BIBLIOTEKA GŁÓWNA
MAGAZYN
KOWALE

A 426
A 426 I
POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

ARCHIV

FÜR

EISENBAHNWESEN

HERAUSGEGEBEN

IM REICHSVERKEHRSMINISTERIUM BERLIN

EINUNDSECHZIGSTER JAHRGANG

1938

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

BIBLIOTHEK d. TECHNISCHEN HOCHSCHULE BRESLAU ABT. d. ST. U. UNIV.-BIBL.

1938.459

BERLIN

VERLAG VON JULIUS SPRINGER

1938

BIBLIOTHEK d. TECHNISCHEN HOCHSCHULE BRESLAU ABT. d. ST. u. UNIV.-BIBL.

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt Berlin SW 68

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA

INHALTSVERZEICHNIS.

A. Abhandlungen.

Seite

Die Abrechnungsstelle der englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 993

Asien. Der Transwüstenverkehr im Vorderen Orient. Von Dieckmann . . 449

— Das Verkehrswesen Französisch-Indochinas 1932 bis 1936. Von W. Paschen 425

Amerika. Die Baltimore und Ohio Eisenbahn. Von E. G. Rademaker . . 111

—Eisenbahnfähren im Güterverkehr der amerikanischen Eisenbahnen. Von Ludwig Bauer 411

— Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1933 bis 1936. Von Pausin 1273

Die Baltimore und Ohio Eisenbahn. Von E. G. Rademaker 111

Bau der ersten Lokomotive in Amerika (114). — Ausbau der Strecken (115). — Das Streckennetz (117). — Wettbewerb (119). — Stromlinienzüge (119). — Die Flutkatastrophe des Jahres 1936 (124). — Beziehungen zwischen Verwaltung und Angestellten (125). — Gleichschaltung der Ostbahnen (126). — Einkommen (131). — Ausgaben (132). — Bauten (133). — Neuanschaffungen (133). — Kundendienst (134). — Wohlfahrtseinrichtungen (134). — Steuern (134). — Schlußbemerkungen (139).

Baurecht. Die Sonderstellung der Reichseisenbahnanlagen, insbesondere ihr Verhältnis zum nachbarlichen Privatrecht. Von Dr. Martin Koch . . 913

Behälterverkehr. Entwicklung und Stand. Von Sommerlatte 245

Beiträge zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesens. Von Bernhard Meinke 293. 679

I. Die ersten militärischen Ansichten über Eisenbahnen in Bayern (293). — II. Die Eisenbahnen als Mittel zur Wehrhaftmachung Deutschlands (679). — a) Karl Eduard Pönitz und andere Stimmen 1842—45 (679). — b) Der Deutsche Bund und die militärische Bedeutung der Eisenbahnen (690).

Belgien. Die belgischen Eisenbahnen. Von F. H. Delory 1333

Betrieb (1344). — Die Züge (1346). — Die Fahrzeuge (1355). — Die Strecke (1360). — Das Personal (1365). — Das Finanzwesen (1368).

— Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1935 und 1936. Von Dr. von Renesse 971

Besteuerung und Frachtnachlaß bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 1003

Seite

Die Binnenschiffahrt im Jahre 1936. Von Dr. O. Schlier 321

I. Überblick (321). — II. Entwicklung der wichtigsten Gütergruppen (321). — III. Entwicklung nach Verkehrsgebieten und Verkehrsbeziehungen (323).

Bulgarien. Die bulgarischen Staatseisenbahnen und Häfen 1932 bis 1935. Von Dr. Remy 379

I. Allgemeine Lage des Landes (379). — II. Die wirtschaftliche Lage (382). — III. Der Staatshaushalt (386). — IV. Der Arbeitsdienst im Dienste der Eisenbahnbauten (387). — V. Neue Eisenbahnstrecken (390). — VI. Überblick über die Finanzlage (392). — VII. Einzelergebnisse (394). — VIII. Statistische Ergebnisse über die Betriebs-, Verkehrs- und Finanzführung der normalspurigen Staatsbahnlinien (401). — IX. Die Schmalspurbahnen (404). — X. Die Industriebahnen (406). — XI. Der Kraftwagen- und Luftverkehr (406). — XII. Die Häfen (406). — XIII. Zusammenfassung (410).

Deutsches Reich. Die Binnenschiffahrt im Jahre 1936. Von Dr. O. Schlier 321

— Die gewerbliche Stellung der Deutschen Reichsbahn. Von Dr. Koppin. 1069

— Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1937. Von Ziche 877

— Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1935. Von Dr. R. Weisflog 1235

— Rückblick über das deutsche Verkehrswesen im Jahre 1937. Von Dr. Hardt 353

— Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahre 1935. Von Dr. R. Weisflog 337

Die Eisenbahnen der Erde. Von Küchler 265

Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins bis zur Verstaatlichung. Von Dr. Overmann 49

Eisenbahnfähren im Güterverkehr der amerikanischen Eisenbahnen. Von Ludwig Bauer 411

England. Die Abrechnungsstelle der englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 993

— Besteuerung und Frachtnachlaß bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 1003

— Kosten des Verkehrs in England. Von Wernekke 1283

— Stahl und Eisen, Holz und Kohle bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 709

Entwicklung und Stand des Behälterverkehrs. Von Sommerlatte 245

Der Erneuerungsfonds bei den schweizerischen Eisenbahnen. Von Ed. Rüfenacht 1

I. Allgemeines über Anlagenabschreibungen (3). — II. Grundlagen für die Bestimmung der Abschreibungen (4). — III. Die Bestimmung der jährlichen Abschreibungen (7). — IV. Die bilanzmäßige Erfassung der Anlagenbewertung (9). — V. Der Erneuerungsfonds bei den schweizerischen Eisenbahnen (12). — Die technische Seite des Erneuerungsfonds (27).

Frachtnachlaß und Besteuerung bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 1003

Seite

Frankreich. Gleichschaltung der Verkehrsmittel in Frankreich. Von Wernekke 361

— Pariser Verkehr. Von Wernekke 151

— Der Verwaltungsaufbau der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen. Von Verbeek 1529

Französisch-Indochina. Das Verkehrswesen 1932 bis 1936. Von W. Paschen 425

Die gegenwärtige Organisation der Straßenverwaltung in Deutschland. Von Dr. Krumstroh 641

I. Beziehungen zwischen Eisenbahn- uns Straßenverwaltung (641). — II. Die Gründe für die Neuregelung des Straßenwesens (643). — III. Die Straßengesetzgebung der Jahre 1933 und 1934 (646). — IV. Die gegenwärtigen Organisationsverhältnisse bei den einzelnen Straßengruppen (650). — V. Straßenbaulast und Straßenverwaltung in Ortsdurchfahrten (659). — VI. Ausblick auf die weitere Entwicklung der Straßenverwaltung (661). — Reichsstraßen-Verzeichnis (664).

Geschichte der Kurhessischen Eisenbahnpolitik. Von Leonore Wessel 1131, 1373

Geographische und wirtschaftspolitische Voraussetzungen für den kurhessischen Eisenbahnbau (1141). — I. Allgemeine Vorverhandlungen und Entwürfe (1149). — Erste Stimmen zur Eisenbahnsache (1149). — Die Tätigkeit des kurhessischen Eisenbahnvereins (1153). — Die Haltung des Kurfürsten und der kurhessischen Regierung (1158). — Kurhessische Eisenbahnpolitik bis Ende 1838 (1160). — Das Schicksal der kurhessischen Eisenbahnen bis zur Wende 1841/42 (1166). — Das kurhessische Eisenbahnbauprogramm vom 12. Januar 1842 und seine Annahme in der Städteversammlung (1373). — Zusammenfassende Würdigung der kurhessischen Eisenbahnpolitik bis 1844 (1380). — II. Die Verwirklichung des Eisenbahnprogramms. Fragen der Linienführung (1384). — Gründung der Nordbahngesellschaft (1389). — Vertragsabschluß zur Main-Weser-Bahn (1392). — Der Bau der ersten kurhessischen Eisenbahnen (1396). — Der Bau und erste Betrieb der Eisenbahnen und ihre Rückwirkungen (1409). — III. Die Vollendung des kurhessischen Eisenbahnnetzes. Die Haltung der kurhessischen Regierung zu den weiteren Eisenbahnplänen (1419). — Die Fortsetzung der Main-Weser-Bahn nach Norden (1422). — Geplante Anschlüsse im Süden (1425). — Die Linie Bebra-Fulda-Hanau und die Rhönbahnprojekte (1428). — Die Halle-Kasseler Bahn (1443).

Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich. Von Dr. Sommer 535

Die gewerbliche Stellung der Deutschen Reichsbahn. Von Dr. Koppin 1069

A. Gewerbepolizei (1071). — I. Die Genehmigung gewerblicher Betriebe (1071). — II. Die Gewerbepolizei als Teil der „Allgemeinen Polizei" (1072). — III. Die „Gewerbeaufsicht" als Sonderpolizei (1074). — B. Die Sonderstellung der Reichsbahn (1081). — I. Begriffliche Abgrenzung des Betriebes der Reichsbahn in gewerblicher Hinsicht (1083). — II. Wechselbeziehungen zwischen Gewerberecht und Arbeitsrecht (1093). — III. Die Gewerbeaufsicht der Reichsbahn (1104).

Gleichschaltung der Verkehrsmittel in Frankreich. Von Wernekke 361

Hamburgische Staatseisenbahnen, Übergang auf das Reich. Von Dr. Greinert 281

Seite

Italien. Die Italienischen Staatsbahnen in den Geschäftsjahren 1933/34, 1934/35 und 1935/36. Von Dr. Sauter 159

A. Verkehr (159). — I. Personenverkehr (159). — II. Güterverkehr (160). — III. Entwicklung der Tarife (161). — IV. Kraftwagenwettbewerb (162). — B. Betrieb (163). — I. Betriebsleistungen (163). — II. Fahrplanwesen (163). — III. Zugförderungsdienst (164). — IV. Elektrischer Betrieb (164). — V. Betriebsunfälle (165). — C. Finanzen (165). — I. Entwicklung vor 1933/34 (165). — II. Entwicklung 1933/34 bis 1935/36 (165). — III. Betriebszahlen (166). — IV. Anlagekapital (166). — V. Schulden (166). — D. Personal (167). — Personalstand (167). — II. Personalkosten (167). — III. Ruhegehaltsempfänger (167). — IV. Wohlfahrtspflege (167). — E. Bauwesen (168). — I. Entwicklung der Bahnlängen (168). — II. Bautätigkeit (168). — III. Bahnunterhaltung (169). — IV. Stoffverbrauch (169). — F. Fahrzeuge (169). — G. Organisation (170).

Kosten des Verkehrs in England. Von Wernekke 1283

Kurhessische Eisenbahnpolitik, deren Geschichte. Von Leonore Wessel 1131, 1373

Die Lage der privaten Eisenbahnen im Lande Österreich. Von Dr. Sauter 863

Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1937. Von Ziche 877

A. Verkehr (877). — B. Betrieb (884). — C. Finanzen (890). — D. Personalwesen (899). — E. Bauwesen (903). — F. Fahrzeugpark (907). — G. Verwaltung (910).

Liniengebundene städtische Verkehrsmittel, die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis. Von W. Günther 611

Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1933 bis 1936. Von Pausin 1273

Finanzielle Ergebnisse (1273). — Verkehr und Betrieb (1275). — Unterhaltung der Gleise und baulichen Anlagen (1278). — Personal (1280). — Fahrzeugbestand (1281). — Verstaatlichung der Mexikanischen Nationaleisenbahnen (1282).

Militäreisenbahnwesen. Beiträge zur frühesten Geschichte. Von Bernhard Meinke 293. 679

Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1935 und 1936. Von Dr. von Renesse 971

Allgemeiner Überblick (971). — I. Finanzen (972). — II. Das Personal (980). — III. Betrieb und Verkehr (981). — IV. Tarife (987). — V. Das rollende Material (988). — VI. Werkstätten (989). — VII. Bahnanlagen (989). — VIII. Betriebsstoffe (992). — IX. Die Selbstkosten (992).

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1935. Von Dr. Weisflog 1235

Nachtrag: Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Jahre 1936 (1259).

Die Organisation der Verwaltung der ehem. österreichischen Bundesbahnen. Von Dr. Günther Berka 825

Die Organisation des Betriebsdienstes der ehemaligen österreichischen Eisenbahnen. Von Rudolf Töpfer 833

Seite

Die Organisation des finanziellen Dienstes der früheren österreichischen Bundesbahnen und sein Ablauf. Von Dr. Hugo Suchomel 839

Österreich. Die Deutsche Reichsbahn in Österreich. Von Dr. Kittel. . . 525

— Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich. Von Dr. Sommer 535

— Die Lage der privaten Eisenbahnen im Lande Österreich. Von Dr. Sauter 863

— Die Organisation der Verwaltung der ehem. österreichischen Bundesbahnen. Von Dr. Günther Berka 825

— Die Organisation des Betriebsdienstes der ehem. österreichischen Eisenbahnen. Von Rudolf Töpfer 833

— Die Organisation des finanziellen Dienstes der früheren österreichischen Bundesbahnen und sein Ablauf. Von Dr. Hugo Suchomel 839

— Die wirtschaftliche Struktur Österreichs und die damit zusammenhängende Tarifgestaltung. Von Dr. Katziantschitsch 849

Pariser Verkehr. Von Wernekke 151

Die Personentarifpolitik der polnischen Staatsbahnen. Von Dr. Seraphim 141

I. Die Entwicklung des polnischen Normaltarifs (141). — II. Die Ausnahmetarife (143). — III. Wirtschaftlichkeit im internationalen Vergleich (147). —

Die Petroleumindustrie und die Beförderung ihrer Erzeugnisse in Rumänien. Von Ion Miclescu 171

Polen. Die Personentarifpolitik der polnischen Staatsbahnen. Von Dr. Seraphim 141

Portugal. Das Verkehrswesen Portugals im Jahrzehnt 1926 bis 1935. Von W. Paschen 719

Die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1937. Von Kuhatscheck 1461

A. Die Invalidenversicherung und die Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A und B (1468). — B. Die Krankenversicherung und die Reichsbahnbetriebskrankenkassen (1482). — C. Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung (1495). — D. Die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn (1502). — E. Die Unfallversicherung (1506). — F. Die Angestelltenversicherung (1516). — G. Die Arbeitslosenversicherung (1520).

Rückblick über das deutsche Verkehrswesen im Jahre 1937. Von Dr. Hardt 353

Rumänien. Die Petroleumindustrie und die Beförderung ihrer Erzeugnisse in Rumänien. Von Ion Miclescu 171

Schleswig-Holstein. Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins bis zur Verstaatlichung. Von Dr. Overmann 49

Seite

Schweiz. Der Erneuerungsfonds bei den schweizerischen Eisenbahnen. Von Ed. Rüfenacht 1

— Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1937. Von Nitschke . . . 1265

A. Verkehr (1265). — B. Betrieb (1267). — C. Finanzen (1268). — D. Personalwesen (1269). — E. Bauwesen (1270). — F. Fahrzeuge (1271).

Die südslawischen Eisenbahnen 1934 und 1935. Von Dr. Remy . . 87

I. Die allgemeine Lage (87). — II. Die äußere Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Zukunftspläne. Der Straßenbau (91). — III. Organisation und Personal (97). — IV. Finanzen (99). — V. Streckenlänge und Streckenunterhaltung (101). — VI. Lokomotiven und Wagen (101). — VII. Tarife (103). — VIII. Statistik (104). — IX. Der Wettbewerb (105). — X. Vorratswirtschaft (105). — XI. Betriebs- und Verkehrsleistungen (105). — XII. Zusammenfassung (110).

Die Sonderstellung der Reichseisenbahnanlagen im Baurecht, insbesondere ihr Verhältnis zum nachbarlichen Privatrecht. Von Dr. Martin Koch 913. 1175

1. Einleitung und Abgrenzung des Themas (913). — 2. Gesetzliche Grundlagen unter Berücksichtigung des Gesetzes vom 10. Februar 1937 (915). — 3. Begriff und rechtliche Bedeutung der Planfeststellung im allgemeinen (923). — 4. Planfeststellung und öffentlicher Rechtskreis (924). — 5. Planfeststellung und Privatrechtskreis (925). — 6. Öffentliche Zustandsanordnung und privatrechtliche Verfügungsmacht (927). — 7. Öffentlich-rechtliche Bestandssicherung und privatrechtliche Sicherung (Dienstbarkeit) einer festgestellten Eisenbahnanlage (931). — 8. Grenzen der Planfeststellungswirkung (934). — 9. Allgemeines über die öffentlich-rechtliche Entschädigung und ihre Begrenzung (1175). — 10. Problemstellung für den hier interessierenden Fall (1177). — 11. Eisenbahnrechtliche Gründe für die teilweise Beschränkung der öffentlich-rechtlichen Entschädigung gegenüber festgestellten Reichseisenbahnanlagen (1180). — 12. Billigkeitsgründe (1189). — 13. Die Hauptergebnisse (1194). — 14. Berücksichtigung der Ergebnisse bei dem Sondergebiet der Elektrisierungsmaßnahmen (1196). — 15. Schlußabschnitt (1201).

Stahl und Eisen, Holz und Kohle bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 709

Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahre 1935. Von Dr. Weisflog 337

Straßenverwaltung in Deutschland und deren gegenwärtige Organisation. Von Dr. Krumstroh 641

Die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel. Von Dipl.-Ing. W. Günther 611, 939, 1203

I. Allgemeine Grundlagen des städtischen Personenverkehrs (615). — A. Das Verkehrsbedürfnis (615). — B. Der Aufwand für einen Weg (621). — C. Die technische Aufgabe der Verkehrsmittel (622). — II. Die Wahl des Verkehrsmittels (622). — A. Die Bedingung für die Benutzung eines Verkehrsmittels (622). — B. Die Beförderungsgüte (625). — C. Die Bewertung der Ersparnis (628). — D. Das Einflußgebiet und seine Abhängigkeit (634). — III. Die Grundlagen des Fahrpreises (939). — A. Die Abstufung der Fahrtberechtigung (939). — B. Die Abstufung der Fahrpreishöhe (945). — C. Der Fahrpreis im Kräfteplan des öffentlichen Verkehrsmittels (1203). — D. Entwicklungskurve und Fahrpreisänderung (1211). — E. Beispiele für die Auswirkung von Fahrpreisänderungen (1215). — IV. Zusammenfassung (1231).

Seite

Der Transwüstenverkehr im Vorderen Orient. Von Dieckmann . 449

Kamelkarawanen (449). — Hedjasbahn und Bagdadbahn als Wüstenbahnen (449). — Die englische Bagdadbahn (450). — Die Ölrohrleitung von Kirkuk zum Mittelmeer (452). — Rentabilität der Wüstenbahnen (452). — Beginn des Kraftwagenverkehrs in der syrischen Wüste (453). — Jetziger Kraftwagenverkehr Damaskus-Bagdad (453). — Kraftwagenverkehr Aleppo-Mosul-Bagdad (454). — Kraftwagenverkehr Tell Kotcheck-Kirkuk (455). — Kraftwagenverkehr Palästina-Bagdad (456). — Kraftwagenverkehr Bagdad-Medina-Mekka (456). — Kraftwagenverkehr in der saudisch-arabischen Wüste (456). — Iranische Transportverhältnisse (457). — Die iranische Transversalbahn (458). — Das Flugzeug im Wüstenverkehr (458). — Schlußbetrachtung (458).

Türkei. Die türkischen Staatsbahnen. Von Dieckmann 739

Die türkische Eisenbahnpolitik (739). — Die neueren türkischen Eisenbahnbauten (742). — Straßenbau und Autowesen in der Türkei (750).

Der Übergang der Hamburgischen Staatseisenbahnen auf das Reich. Von Dr. Greinert 281

Die Verkehrsaufgaben zur deutschen Wirtschaftsgestaltung. Von K. Wiedenfeld 551

I. Die neue Wirtschaftsweise (551). — II. Die Transportmittel in der deutschen Binnenwirtschaft (558). — III. Die Transportmittel und die Außenwirtschaft (572). — IV. Die Frachtenfrage (589). — V. Die Schlußfolgerungen (600).

Verkehrsmittel. Gleichschaltung in Frankreich. Von Wernekke 361

Das Verkehrswesen Französisch-Indochinas 1932 bis 1936. Von W. Paschen 425

Das Verkehrswesen Portugals im Jahrzehnt 1926 bis 1935. Von W. Paschen 719

Die Verkehrslage (720). — Die Eisenbahnen (724). — Übernahme des Betriebes der Staatsbahnen durch die Comp. dos Caminhos de Ferro Portugueses (728). — Instandhaltungsfonds (730). — Der Wettbewerb des Kraftverkehrs (731). — Das Straßennetz (734). — Kraftverkehrslinien (737).

Der Verwaltungsaufbau der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen. Von Verbeek 1529

Die Entstehungsgeschichte der Gesellschaft (1529). — I. Rechtsverhältnisse der Nationalgesellschaft (1532). — II. Zuständigkeitsverteilung. A. Oberste Gesellschaftsorgane (1533). — B. Ausführende Verwaltungsorgane der Gesellschaft (1537). — III. Der Aufbau der Bezirksdirektion (1550). — Ausblick auf die weitere Entwicklung (1552).

Die wirtschaftliche Struktur Österreichs und die damit zusammenhängende Tarifgestaltung. Von Dr. Katziantschitsch . . 849

Wirtschaftsgestaltung. Die Verkehrsaufgaben zur deutschen Wirtschaftsgestaltung. Von K. Wiedenfeld 551

Seite

B. Kleine Mitteilungen.

Afrika. Die Beira- und Rhodesischen Eisenbahnen. Von Dieckmann . . 1018

— Die südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen im Jahr 1936/37. Von Dieckmann 769

Die Beira- und Rhodesischen Eisenbahnen. Von Dieckmann . . 1018

Bericht der englischen Abordnung über die Deutschen Reichsautobahnen 763

Deutsches Reich. Zum Entwurf der neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Von Dr. Friebe 460

— Die Deutsche Reichsbahn in den sudetendeutschen Gebieten. Von Dr. Kittel 1554

Eingliederung der Österreichischen Bundesbahn in die Reichsbahn. Übernahme der Hoheitsrechte durch den Reichsverkehrsminister. Von Dr. Kittel 1009

Eisenbahn-Verkehrsordnung. Entwurf. Von Dr. Friebe 460

England. Fahrpreisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 765

— Gleichordnung des Güterverkehrs in England. Von Sander 180

— Verkehrsspitzen bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke . . . 758

Fahrpreisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 765

Frankreich. Die Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen. Von Verbeek 177

Gleichordnung des Güterverkehrs in England. Von Sander . . 180

Häfen und Eisenbahnen in Südafrika im Jahr 1936/37. Von Dieckmann 769

Internationale Verkehrsausstellung 1940. Unter dem Präsidium von Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller. Von Dr. Spiess 1292

Irak. Die irakischen Staatsbahnen im Jahr 1936/37. Von Dieckmann . . 1014

Japan. Änderungen im Personentarif der Japanischen Staatsbahnen. Von Kassinossuke Okada 461

Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1935 und 1936. Von Dr. Reinige 753

Österreich. Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Reichsbahn. Übernahme der Hoheitsrechte durch den Reichsverkehrsminister. Von Dr. Kittel 1009

— Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1935 und 1936. Von Dr. Reinige 753

Personentarif der Japanischen Staatsbahnen, Änderungen. Von Kassinossuke Okada 461

Seite

Die Reichsautobahnen als Teil der Reichsverwaltung. Neue gesetzliche Regelung. Von Dr. Kittel 1008

Reichsautobahnen. Bericht der englischen Abordnung über die Deutschen Reichsautobahnen. Von Sander 763

Die Rhodesischen Eisenbahnen. Von Dieckmann 1018

Schweden. Eröffnung der Inlandsbahn. Von Dr. Paszkowski 183

Sudetenland. Die Deutsche Reichsbahn in den sudetendeutschen Gebieten. Von Dr. Kittel 1554

Technische Neuerungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens. Von Dr. Barth 1010

Vergünstigungen und Fahrpreisermäßigungen bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke 765

Verkehrsausstellung 1940, Internationale. Unter dem Präsidium von Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller. Von Dr. Spiess 1292

Verkehrsspitzen bei den englischen Eisenbahnen. Von Wernekke . . . 758

Weltkraftkonferenz, Teiltagung Wien 1938. Von Dr. Hardt 1289

C. Verzeichnis der Verfasser,

mit deren Namen Abhandlungen und kleine Mitteilungen versehen sind.

Barth 1010
Bauer 411
Delory 1333
Dieckmann 449 739 769 1014
Friebe 460
Greinert 281
Günther 611 825 939 1203
Hardt 353 1289
Katziantschitsch 849
Kittel 525 1008 1009 1554
Koch 1175
Koppin 1069
Krumstroh 641
Küchler 265
Kuhatscheck 1461
Meinke 293 679
Miclescu 171
Nitschke 1265
Okada 461
Overmann 49
Paschen 425 719
Paszkowski 183
Pausin 1273
Rademaker 111
Reinige 753
Remy 87 379
Renesse 971
Rüfenacht 1
Sander 180 763
Sauter 159 863
Schlier 321
Seraphim 141
Sommer 535
Sommerlatte 245
Spiess 1292
Suchomel 839
Töpfer 833
Verbeek 177 1529
Weisflog 337 1235
Wernekke 151 361 709 758 765 993 1003 1283
Wessel 1131 1373
Wiedenfeld 551
Ziche 877

D. Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Seite

Bürgerliches Recht (Anschlußvertrag). Setzt der Anschließer nach Kündigung des Anschlußvertrages die Benutzung des Anschlusses fort, so hat die Eisenbahn gegen ihn einen Anspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung. Dabei bilden die Tarife den Anhaltspunkt für den Wert der Leistung der Eisenbahn. Urteil des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 19. März 1936 774

Haftpflichtrecht. Zu §§ 31, 823, 831 BGB. Das Verhalten des Kraftfahrers und des Triebwagenführers bei Annäherung an einen beschrankten Bahnübergang. Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 12. Januar 1938 1295

— Anwendung des § 17 KFG auf Schadensersatzansprüche aus § 25 PrEisenbGes. Ein Verschulden der Eisenbahnangestellten ist als ein die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhender Umstand anzusehen. Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 30. Januar 1936 1556

Strafrecht (Transportgefährdung). Der § 315 StGB. neuer Fassung schränkt den Tatbestand der Eisenbahntransportgefährdung gegenüber dem § 315 StGB. alter Fassung insofern ein, als er das Merkmal der Herbeiführung einer Gemeingefahr enthält. Erkenntnis des 5. Strafsenats des Reichsgerichts vom 25. Januar 1937 464

Wegerecht. Hat im Planfeststellungsverfahren die Landespolizeibehörde die Herstellung eines bestimmten öffentlichen Weges verlangt oder hat die Eisenbahnbehörde einem dahingehenden Vorschlage der Landespolizeibehörde zugestimmt, so ist damit die Herstellung des Weges Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens geworden, und die daraufhin später vom zuständigen Minister angeordnete Herstellung des Weges ist daher noch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt. Erkenntnis des Preußischen Oberverwaltungsgerichts Charlottenburg vom 24. September 1936 186

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Gesetze, Verordnungen, Bekanntmachungen und Verfügungen aus „Die Reichsbahn“ . . . 194 465 777 1019 1304 1559

Frankreich. Reorganisation des französischen Eisenbahnwesens (Übersetzung aus Journal Officiel de la République Française vom 1. 9. 1937, S. 10065ff.) 197

— Gleichordnung im Beförderungswesen und Schaffung eines Oberen Rates des Beförderungswesens (Journal Officiel de la République Française vom 1. 9. 1937 S. 10065ff.). Fortsetzung 468

— Übersetzung. Ministerium der öffentlichen Arbeiten Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen 782

Seite

Italien. Ministerialerlaß vom 11. September 1937, Nr. 698, Dienstbefehl Nr. 100, betr. Eröffnung der neuen Linie Trapani-Alcamo Diramazione (Boll 1, Nr. 37, I. S. 517 und II. S. 241) 483

Österreich. Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr über die Straßenpolizei auf den Bundesstraßen (II. Bundes-Straßenpolizeiordnung 1937) (Bundesgesetzblatt Nr. 92, S. 1401) 222

Schweiz. Bundesbeschluß über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen vom 22. Oktober 1937 (Bundesblatt Nr. 43, S. 204) 222

— Bundesbeschluß über den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1938 vom 14. Dezember 1937 (Bundesblatt Nr. 52, S. 743) 483

E. Bücherschau.

Ahrens, Dr. Wilhelm. Güterverkehr und Tarifpolitik im Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsraum. (Adolph) 805

Alphabetisches Ortsverzeichnis (früher Dr. Kochs Ortsverzeichnis). (Lemmerhold) 811

Anger, Georg, Dr.-Ing. Zehnteilige Einflußlinien für durchlaufende Träger (Seeger) 510

Die Arbeit der Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe. (Theobald) 231

Behnke, Dr. Kurt, Regierungsrat. Reichsdienststrafordnung vom 26. Januar 1937. (Genest) 809

Berechnungsgrundlagen für Stahlbauteile von Kranen und Kranbahnen. (Schaper) 230

Berlin, Mitteldeutschland, Norddeutschland, Süddeutschland, Westdeutschland. (Kittel) 223

Birk, Karl, Dr.-Ing. Deutsche Kraftstoffe für Deutschlands Motorisierung. (Lampe) 1057

Blum, Otto, Professor Dr.-Ing. Städtebau. Handbibliothek für Bauingenieure. (Flörke) 506

Blunck, Otto, Dr.-Ing. Preisermittlung für massive Ingenieurbauten. (Schaper) 228

Blunck, Otto, Dr.-Ing. Kommentar zur Preisermittlung für massive Ingenieurbauten. (Schaper) 509

Broch, Just. Av Norges Statsbaners historie Bd. III u. IV. (Paszkowski) 1315

Brückner, Kurt. Stählerne Brücken. (Ernst) 1585

Craemer, Dr.-Ing. e. h. Atlas des Weltfernsprechnetzes. (Reinhard) . . 1053

Dalcke, Dr. Strafrecht und Strafverfahren. (Genest) 1576

Dampflokomotiven, Lokomotivbetrieb. 2. Heft, Unregelmäßigkeiten. (Ebert) 813

Seite

Darsow-Müller-Nicolaus. Kommentar zum Luftschutzgesetz und den Durchführungsbestimmungen. (Kittel) 505 1581

Datsch. Elektrische Schweißung (Kühnel) 1590

Dengler, M., Oberingenieur. Erkundung von Verkehrswegen in Neuländern. (Blum) 1044

Deumer, Dr. Robert. Die Ausschüttung des Anleihestocks. (Finger) . . 810

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1938. Herausgegeben vom Pressedienst des Reichsverkehrsministeriums. (Kittel) 223

Der Dienst im Zuge. (Prinz) 1316

Elsners Taschenbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst 1938 (Lemmerhold) 1054

Elsners Taschenbuch für den Reichsbahn-Kraftverkehr. (Osten) . . . 1582

Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn. (Pleß) 812

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart. (Blum) 230

Grävell, Dr. Walter. Der Außenhandel in der Nationalwirtschaft. (Hardt) 489

Das Grundwissen des Arbeiters in der Bahnunterhaltung und in den Weichen- und Oberbaustofflagern der Reichsbahn. (Graßmann) . . . 234

Das Grundwissen des Arbeiters im Starkstromwesen der Reichsbahn. (Schieb) 232

Das Grundwissen des Werkstättenarbeiters bei der Reichsbahn. (Pleß) 235

Gülde, Hermann. Kommentar zur Straßenverkehrsordnung. (Osten) . . 1579

Hailer, Josef. Der Einfluß von Gleiskrümmung und Fliehkraft auf stählernen Eisenbahnbrücken. (Schmerber) 1058

Heckhoff, Heinz, Dr. rer. pol. Die Seeschiffahrt in der Außenwirtschaftspolitik. (Fessler) 1309

Heiges, Karl, Reichsbahndirektor. Der Bahnschutz ruft. (Graßmann) . . 1047

Helander, Dr. Sven. Nationale Verkehrsplanung. (Remy) 486

Hellauer, Josef, Dr. Dr. h. c. Dr. e. h. Professor. Güterverkehr. Ein Lehr- und Handbuch für Studierende und für Wirtschaftspraxis. (Spiess) 1311

Hempen, Dr. Wilhelm. Die Organisation der deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere die Unternehmungsformen in den einzelnen Verkehrszweigen. (Spiess) 510

Hennig, Richard. Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart. (Sommer) 228

Höfer, Max. Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbogen mit und ohne Übergangsbogen. (Gerhard Schramm) 1320

Homberg, Dr.-Ing. Hellmut. Graphische Untersuchung von Fangedämmen und Ankerwänden unter Berücksichtigung starrer Wände. (Brückner) 1319

Kellerer, H. Mathematik und Verkehr. (Steuernagel) 811

Seite

Keßler, Dr. Ludwig. Aus den Anfängen der Maschinenfabrik Eßlingen. Emil Keßler, sein Leben und Werk. (Kittel) 1578

Kirchhoff, Rudolf, Dr.-Ing. Regierungsbaumeister a. D. Die Statik der Bauwerke in drei Bänden. (Ernst) 1055

Koch, Dr. E. Feld- und Forstpolizeigesetz, Forstdiebstahlsgesetz, Fischereigesetz, Reichsnaturschutz- und Tierschutzgesetz. (Genest) 1581

Kommunalabgabengesetz, Kreis- und Provinzialabgabengesetz. (Genest) 1049

Krauthausen, U. Nachtrag zum Deutschen Beamtengesetz und zur Reichsdienststrafordnung. (Kirste) 503

Krecke, Karl. Die Energiewirtschaft der Welt. (Ganzenmüller) 1052

Krüger, Dr. Heinrich und Kluge, Dr. Rudolf. Verfassung und Verwaltung im Dritten Reich. (Kittel) 484

Kühn, Dr. Rolf, Anwaltsassessor, Diplom-Steuersachverständiger. Allgemeines Steuerrecht einschließlich des Steuerstrafrechts. (Genest) . . 809

Leyensetter, D.-Ing. Grundlagen und Prüfverfahren der Zerspanung insbesondere des Drehens. (Kaißling) 1058

Linden, Dr. Alfred. Der Einfluß von Frachtgestaltung und Verkehrswegen auf den Absatz der Ruhrkohle. (Adolph) 806

Martin, Dr. Friedrich. Eisenbahngeographie Jugoslawiens. (Remy) . . . 1312

Marx, Carl, Reichsbahninspektor. Allgemeine Bestimmungen über den Güterverkehr mit dem Auslande. (Spiess) 815

Müller, Dr. Hans. Die Eisenbahnen im Gebiet der Oberweser. (Ottmann) 226

Niederstraßer, Leopold. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. (Witte) 1589

Noack, Erwin, Professor Dr. Die Gesetzgebung des Dritten Reichs. (Kruchen) 1314

Pfeiff, Emil. Vom Kampf um eine feste Rheinbrücke bei Karlsruhe-Maxau. (Knittel) 1048

Pirath, Dr.-Ing., Carl, Professor. Verkehr und Landesplanung. (Remy) 1573

Radtke, Eugen. Die Erstürmung des Douaumont. (Genest) 1316

Regeln für elektrische Maschinen und Transformatoren auf Bahn und anderen Fahrzeugen. (Bürklen) 1590

Reichsautobahnführer 2. Reichsautobahn Berlin—Leipzig—Halle—Nürnberg—München. (Jahnke) 1583

Reichsbahn-Handbuch 1937. (Remy) 1045

Reinhardt, Fritz. Die neuen Steuergesetze. (Genest) 1577

Röhl, Dr. Hellmut. Das Recht der Personenbeförderung. (Kittel) . . . 1570

Rohlfing, Dr. Theodor und Schraut, Rudolf. Die Arbeitsgesetze der Gegenwart. (Theobald) 807

Sahling, B. Techn. Reichsbahn-Oberinspektor. Die Schweißtechnik des Bauingenieurs. (Schaper) 1321

Schaeffer. Neugestaltung von Recht und Wirtschaft. (Genest) 1580

Seite

Schmidt, Dr.-Ing., Wasserbaudirektor, und Strangmann, Magistrats-Oberbaurat. Berlin und Mittellandkanal. (Spiess) 1308

Schmidt, Walther, Prof. Dr. Die Binnenschiffahrt Deutschlands. (Weidner) 502

Scholl, Dr. Albert. Das neue Preisrecht unter besonderer Berücksichtigung der Miet-, Pacht- und Grundstückspreise. (Genest) 1050

Spiess, Dr. Walter. Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel. (Domsch) 1039

Spione, Verräter, Saboteure. Eine Aufklärungsschrift für das deutsche Volk. (Genest) 1591

Stahlbau-Kalender 1938. (Schaper) 1317

Stahl im Hochbau. Taschenbuch für Entwurf, Berechnung und Ausführung von Stahlbauten. (Ernst) 1583

Straßenverkehrsrecht. Die neue Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. (Müller) 504

Stuckart-Hoffmann. Handbuch des Beamtenrechts. (Haustein) . . . 806

Technische Bestimmungen für Kreuzungen und Näherungen zwischen Reichsautobahnen und Starkstrom-Freileitungen. (Reinhardt) 814

Treibe, Paul, Ministerialdirektor. Reichsbahnverkehrsprobleme unter dem Vierjahresplan. (Domsch) 1035

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Achsdruckverzeichnis. (Daus) 1588

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. (Kruchen) . . 497

Verkehrspolitik im Dritten Reich. (Friebe) 224

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten. 34. Jahrgang. (Genest) . . 808

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts einschl. der Gesetze zum Aufbau der Wirtschaft, der Neugestaltung des Rechts u. a. (Genest) 1051

Wehner, Bruno, Dr.-Ing. Betriebsanlagen für den Schwerkraftverkehr. (Scheller) 1587

Wiedenfeld, Kr. Kurt. Die Eisenbahnen im Wirtschaftsleben. (Spiess) . 1563

Wiedenfeld, Dr. Kurt und Most, Otto. Fragen der Transportpreisbildung und der Kraftverkehrswirtschaft. (Paszkowski) 1568

Wiederhold, Dr. phil. Metallschutz. Band I. (Wentscher) 1318

Zimmermann-Boddrich. Einführung in die Dinormen. (Ernst) . . . 1585

Der Erneuerungsfonds bei den schweizerischen Eisenbahnen.

Von

Ed. Rüfenacht, dipl. Buchhalter in Bern,
Inspektor für Rechnungswesen beim Eidg. Post- und Eisenbahndepartement

Einleitung.

Eisenbahnunternehmungen sind kapitalintensive Betriebe. Das Anlagevermögen nimmt innerhalb der Aktiven der Bilanz eine hervorragende Stellung ein. Das Betriebs- oder Umlaufsvermögen tritt als erfolgswerbendes Kapital kaum in Erscheinung. Daraus erhellt, daß der Erhaltung der Anlagen eine besondere Bedeutung zukommt. Diese Erkenntnis ist Gemeingut.

Es besteht keine Gefahr, daß den Anforderungen, die an die technische Bereitschaft der Anlagen gestellt werden müssen, nicht die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird. Einmal handelt es sich hier um Tatbestände, die selbst für den Laien mehr oder weniger erkennbar sind und anderseits findet der Verschleiß der Anlagen in den Erfordernissen an die Betriebssicherheit ganz zwangsläufig seine Grenzen.

Schlußendlich wachen auch die stets ansteigenden Ansprüche der Kundschaft, sei es in bezug auf den Komfort des Wagenmaterials oder einer der Konkurrenz angepaßten rascheren Beförderung darüber, daß der Stand der Anlagen einen gewissen Punkt nicht unterschreitet.

Nun beschränkt sich die Pflicht der Leitung einer Unternehmung nicht auf die Erhaltung der Anlagen, sondern ebenso wichtig ist die Erhaltung des Nominalkapitals, das für die Beschaffung der Anlagen aufgewendet wurde, sei es nun Fremd- oder Eigenkapital. Dieser Seite des Aufgabenkreises kommt besonders heute für Eisenbahnunternehmungen erhöhte Bedeutung zu. Eine wesentliche Vermehrung der Anlagen dürfte kaum mehr in Frage kommen. Der technische Ausbau scheint ebenfalls einem gewissen Beharrungszustand zuzustreben, nachdem die Elektrifizierung und die damit verbundene Kapazitätserhöhung der

Triebfahrzeuge eine Stufe erreicht haben, die den heutigen Bedürfnissen und denjenigen der nächsten Zukunft genügen werden. Für einzelne Schienenstränge, die von der Konkurrenz des Straßenverkehrs in besonderem Maße bedroht sind, ist sogar eine Stillegung in den Bereich der Möglichkeit gerückt. Das Zukunftsproblem der Eisenbahnen wird also sein: Erhaltung der Anlagen und des investierten Kapitals im Interesse der Volkswirtschaft und der von der Unternehmung bedienten Landesgegend. Damit kommen wir ganz zwangsläufig auf den Erneuerungsfonds zu sprechen, dem die Aufgabe zufällt, dieses Ziel zu gewährleisten. Das mag paradox klingen, doch läßt sich dies mit Erfolg nicht bestreiten. Es soll deshalb im folgenden der Versuch unternommen werden, die Zusammenhänge mit dem Erneuerungsfonds klarzulegen und etwas Licht zu bringen in die immer wieder auftauchenden Meinungsverschiedenheiten und Kritiken über dessen Bedeutung.

In älteren Eisenbahnkonzessionen ist von Beträgen die Rede, die „auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Erneuerungsfonds einverleibt werden". Es geht schon daraus hervor, daß wir es beim Erneuerungsfonds mit einer Abschreibungsrechnung zu tun haben. Und das zwar mit Abschreibungen auf dem Anlagevermögen. Dies im Gegensatz zu den Abschreibungen auf dem Betriebsvermögen. Wenn wir von Anlage- und Betriebs*vermögen* sprechen, so denken wir dabei an die Aktivseite der Bilanz, wogegen das Anlage*kapital* einen Bestandteil der Passivseite der Bilanz bildet. Das Anlagekapital teilt sich dann wieder in Eigen- und Fremdkapital. Zum Eigenkapital gehören bei einer Aktiengesellschaft das Aktienkapital und die Reserven, während das Fremdkapital in erster Linie durch die festen Anleihen und sodann durch die schwebenden Schulden verkörpert wird.

Da der Erneuerungsfonds eine Abschreibungsrechnung oder ein Bewertungskonto zum Anlagevermögen darstellt, behandeln wir im nachfolgenden nur die Bewertung des Anlagevermögens und lassen die Überlegungen, die der Bewertung des Betriebsvermögens dienen, außer acht. Leitner[1] definiert das Anlagevermögen wie folgt: „Anlagevermögen sind jene Teile des Gesamtvermögens, die dem Umsatz und der Veräußerung nach ihrer Zweckbestimmung dauernd entzogen sind. Es wird dauernd im Betriebe und für die Ertragserzielung verwendet." Bei den Eisenbahnunternehmungen wird das Anlagevermögen in der Hauptsache durch die auf Baurechnung gebuchten Anlagen, Einrichtungen und Gegenstände verkörpert, wenn wir die „Unvollendeten Bauobjekte" und die

[1] Leitner, Bilanztechnik und Bilanzkritik. Neue Ausgabe 1932 S. 86.

Verwendungen auf „Nebengeschäfte" unberücksichtigt lassen wollen. Der Vollständigkeit halber sind noch zu erwähnen die Ersatzstücke für das Rollmaterial, namentlich die Triebfahrzeuge; sie werden dem Konto „Materialvorräte und Ersatzstücke" belastet.

Bevor wir auf die Funktionen des Erneuerungsfonds bei Eisenbahnen näher eingehen, dürfte es nicht überflüssig sein, uns das Abschreibungsproblem als solches in einer summarischen Betrachtung vor Augen zu führen.

I. Allgemeines über Anlagenabschreibungen.

Die Abschreibungen auf dem Anlagevermögen verfolgen einen doppelten Zweck. Erstens haben sie die Aufgabe, die entsprechenden Bilanzwerte richtig zu stellen und zweitens der Erfolgsregulierung zu dienen. Diesem kurz umrissenen Aufgabenkreis der Abschreibungen kommt für ein wirtschaftliches Unternehmen eine Bedeutung zu, die vielfach unterschätzt und deshalb nicht immer genügend gewürdigt wird. Leitner[1] hat den Satz geprägt: „Richtige Bewertung der Bilanzposten ist die fundamentale Forderung, die an eine brauchbare Bilanz gestellt werden muß." Er hat damit eine Wahrheit ausgesprochen, die verdient, beherzigt zu werden.

Die Anlagen sind fortwährend Wertveränderungen unterworfen, und zwar durch Abnützung zufolge natürlichen Gebrauchs, Überholung durch technische Neuerungen, Preisschwankungen im einzelnen und Wertschwankungen der Währungseinheit im allgemeinen. Die Bewertung der Anlagen pflegt jedoch jährlich nur einmal bei Anlaß des Jahresabschlusses stattzufinden. Gegenstand von Abschreibungen können nur Anlagen sein, die über mehrere Betriebsjahre gebrauchsfähig sind und deren Wertverminderungen durch den Betrieb verursacht werden. Schwankungen im Marktpreis berühren wohl den Wert der Anlagen, sie können aber grundsätzlich keine Berücksichtigung finden. Gesetzlich wird eine daherige Berichtigung der Anlagewerte auch nicht verlangt. Die Bewertungsgrundsätze müssen sich naturnotwendig nach dem Zweck der Bilanz richten. Es ist einleuchtend, daß die Bewertung der Anlagen eine grundverschiedene ist, je nachdem sie für eine Veräußerungs- oder Liquidationsbilanz oder für eine Bilanz, die unter der Voraussetzung des Weiterbetriebes der Unternehmung aufgestellt wird, bestimmt ist. Uns interessiert im nachfolgenden nurmehr die Bewertung für die Betriebsbilanzen.

Richten wir unser Augenmerk bei der Bewertung der Anlagen vornehmlich oder ausschließlich auf den Wert der Anlagen am Bilanz-

[1] Leitner, Bilanztechnik und Bilanzkritik. Neue Ausgabe 1932 S. 86.

stichtag, so bewegen wir uns in den Gedankengängen der statischen Bilanzlehre, wie sie namentlich von Juristen vertreten wird. Erwähnt sei hier Simon[1], der im Gotthardbahnprozeß contra Bund die Erneuerungsfondsfragen begutachtet hat. Die dynamische Auffassung der Bilanz legt das Schwergewicht in der Bewertung auf die Erfolgsregulierung, d. h. auf die Verlust- und Gewinnrechnung. Im Vordergrund steht hier eine möglichst richtige Belastung des Geschäftsjahres mit der Entwertung des stehenden Kapitals, wie Faes[2] das Anlagevermögen bezeichnet. Schmalenbach[3] vermittelt uns ausgezeichnete Lehren in dieser mehr nach der wirtschaftlichen Seite orientierten Bilanzauffassung. Dem Zweck der Abschreibung kann aber nur dann Genüge getan sein, wenn beiden Erfordernissen, der Bewertung oder Wertberichtigung und der Erfolgsregulierung hinreichend Rechnung getragen wird. Innerhalb dieser Aufgabe muß der der dynamischen Auffassung entspringenden Erfolgsregulierung unbedingt der Vorrang eingeräumt werden.

II. Grundlagen für die Bestimmung der Abschreibungen.

a) Der Anschaffungswert.

Die Abschreibungen auf Grund der Anschaffungs- oder Herstellungskosten der Anlagen zu bestimmen, ist wohl die verbreitetste Methode. Sie hat den großen Vorteil, daß auf bekannte, durch Unterlagen belegte Werte abgestellt werden kann. Dieser Ausgangspunkt zur Bestimmung der Abschreibungen ist für eine Aktiengesellschaft schon auf Grund der gesetzlichen Vorschriften naheliegend, indem Art. 656, Ziff. 2 Obligationsrecht bestimmt:

> „Grundstücke, Gebäude, Maschinen sind höchstens nach den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen anzusetzen."

b) Der Zeitwert bei Abschreibungen.

Die Bestimmung der Abschreibungen auf Grund des Zeitwertes oder des Gegenwartswertes entspricht vornehmlich der dynamischen Bilanzauffassung. Zur Begründung dieser Abschreibungsgrundlage dürfte die Überlegung maßgebend sein, daß das betreffende Geschäftsjahr die Anlagen zum Gegenwartswert nutzen konnte und daß es deshalb auch gegeben sei, die betreffende Betriebsperiode mit einem entsprechenden Anteil zu belasten. Wir brauchen nur daran zu denken, daß eine Anlage

[1] Gutachten erstattet an das Schweiz. Bundesgericht vom 26. Sept. 1908.

[2] Faes, Die Berücksichtigung der Entwertung des stehenden Kapitals durch den Erneuerungsfonds bei den schweiz. Hauptbahnen vor ihrer Verstaatlichung (Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen 1914 Heft 1 und 2).

[3] Schmalenbach, Dynamische Bilanz, 6. Auflage 1933.

beispielsweise in Zeiten eines ausgesprochenen allgemeinen Preistiefstandes angeschafft wurde, während deren Benutzung zum Teil in Inflationszeiten fällt, um uns von der Vertretbarkeit dieser Methode Rechenschaft zu geben. Tatsächlich ist es vom Standpunkt der Erfolgsregulierung aus gesehen nicht richtig, die Abschreibungen in Zeiten großer Geldentwertung in der nämlichen Höhe zu belassen wie für Perioden eines allgemeinen Preistiefstandes, da von den Preisen der Erzeugnisse oder Leistungen auch gewisse Teile auf die Abschreibungen entfallen. Es sei beigefügt, daß der Bilanzwert der Anlagen sich nicht nach dem Zeitwert zu richten braucht, sondern nur die jährliche Abschreibung. Der schwache Punkt der Zeitwertabschreibung liegt unzweifelhaft in der Schwierigkeit und Unsicherheit der Schätzung der Anlagewerte.

c) Der Ersatzwert bei Abschreibungen.

Die Ersatzwertabschreibung geht vom Gedanken aus, jährlich soviel „zurückzulegen", daß nach Ablauf der Gebrauchsdauer die Mittel zur Wiederbeschaffung der betreffenden Anlage bereitgestellt seien. Dieses Prinzip liebäugelt mit dem „Erneuerungsfonds", welche „Gedankenverwirrung" nach Faes[1] schon soviel Unheil angerichtet haben soll. Sind wir schon bei der Zeitwertabschreibung auf Bedenken gestoßen, die der Schätzung der Gegenwartswerte innewohnen, so verlieren wir bei dem Ersatzwertprinzip vollends jede brauchbare Grundlage, da die späteren Wiederbeschaffungs- oder Reproduktionskosten in der Regel unbekannt sind. Und wäre das erstrebenswerte Ziel einer Festigung des allgemeinen Preisstandes im eigenen Lande erreicht, so bliebe immer noch ein Störungsfaktor im schwankenden Wechselkurs für diejenigen Anlageteile, die vom Ausland bezogen werden müssen. Die Unbrauchbarkeit der Ersatzwertabschreibung wird aber erst augenscheinlich, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß gewisse Anlagen, ohne daß man sich dessen unter Umständen schon bewußt sein muß, überhaupt nicht ersetzt werden, weil sie infolge Produktionsänderung oder Versiegen des Absatzes der damit verfertigten Erzeugnisse überflüssig geworden sind, z. B. Ersatz der Dampflokomotiven durch elektrische Triebfahrzeuge usw. Die Abschreibung hat aber ihren Zweck, die Erhaltung des Nominalkapitals zu gewährleisten, dennoch zu erfüllen. Ich komme denn zum Schluß, daß die Ersatzwertabschreibung, mit Ausnahme einiger Spezialfälle, der Willkür zu großen Spielraum läßt, um eine brauchbare Grundlage zur Bestimmung angemessener Abschreibungen zu bilden.

[1] Faes, Die Berücksichtigung der Wertverminderungen des stehenden Kapitals in den Jahresbilanzen der Erwerbswirtschaften 1913 (Sonderabdruck des Ergänzungsheftes 46 zur Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft).

Der Hauptfehler, der dem Ersatzwertprinzip zugrunde liegt, ist ein gedanklicher und besteht darin, daß man sein Augenmerk der Zukunft zuwendet, statt lediglich die Vergangenheit in Betracht zu ziehen. Wir werden Gelegenheit haben, bei der Behandlung des „Erneuerungsfonds" auf diese Divergenz zurückzukommen.

Wir können es bei der Behandlung der vorstehenden drei Varianten von Grundlagen für die Bestimmung der Abschreibung bewenden lassen und der Vollständigkeit halber nur noch die Abschreibung auf Grund des Geschäftswertes und die Abschreibung des Ersatzwertes als Bilanzwert erwähnen, denen mehr nur theoretische Bedeutung zukommen dürfte. Bei der Wahl einer der drei besprochenen Abschreibungsgrundlagen kann man sich unbedingt den Überlegungen Leitners[1] anschließen, wenn er schreibt: „Die sicherste Bewertungsgrundlage bilden die historischen Kostenwerte der Anschaffung, Herstellung, Erwerb. Wer diesen Boden verläßt, betritt schwankenden Grund." Zum nämlichen Ergebnis wird man kommen, wenn man den Grundsatz verfolgt, daß das theoretisch schwächere Verfahren mit einfachen Verhältnissen dem theoretisch besseren aber praktisch schwierigeren in der Handhabung vorzuziehen sei. Ausschlaggebend für die Befürwortung des Anschaffungswertprinzips scheint mir aber der Umstand zu sein, daß diese Methode im Endresultat dem Zweck der Abschreibungen vollkommen gerecht wird. Denn gesetzt den Fall, wir hätten eine Anlage im Anschaffungswert von 100 000 Fr., so haben wir bestimmt dafür vorerst den nämlichen Kapitalbetrag beschaffen müssen. Bei richtiger Schätzung der Gebrauchsdauer müssen nach deren Ablauf theoretisch flüssige Mittel im Betrage von 100 000 Fr., herrührend aus den Abschreibungen, vorhanden sein, die zur Rückzahlung des aufgenommenen Kapitals verwendet werden können, womit die Liquidation vollzogen ist und die Abschreibungen ihr Ziel erreicht haben. Solange ein Franken ein Franken ist, unbekümmert, welche Kaufkraft ihm innewohnt, brauchen für die Abschreibungen keine weiteren Überlegungen gemacht zu werden, da der Kapitalgeber nur Anspruch auf das seinerzeit gegebene Nominalkapital hat. Ob dieses Nominalkapital inzwischen eine Wertsteigerung oder eine Werteinbuße erlitten hat, spielt für die Unternehmung keine Rolle. Nehmen wir aber an, die Anlage werde nach Ablauf der ersten Gebrauchsdauer erneuert, und zwar in einem Falle zum Preise von 140 000 Fr. und in einem andern zu 70 000 Fr., so sehen wir, daß die bisherige Abschreibung nach dem Anschaffungswert ihre Aufgabe dennoch erfüllte. Im ersten Falle haben wir nunmehr ein Anlagevermögen von 140 000 Fr., dem nur ein Passivum von 100 000 Fr. gegenübersteht. Wenn wir den

[1] Leitner, Bilanztechnik und Bilanzkritik. Neue Ausgabe 1932 S. 70.

nominellen Überschußbetrag der Aktiven nicht durch eigene Mittel (Reserven) decken können, müssen wir einen Betrag von 40 000 Fr. neu beschaffen. Erfolgt die Finanzierung in der einen oder andern Art, so ist der neue Anlagewert von 140 000 Fr. innerhalb der Gebrauchsdauer der Ersatzanlage durch jährliche Abschreibungen zu amortisieren. Ist dagegen der Wiederbeschaffungswert nur 70 000 Fr., so wird eine Rückzahlung vom Kapital im Betrage von 30 000 Fr. am Platze sein, womit sich die Aktiven und Passiven wieder die Waage halten.

Diese Hinweise schienen mir angebracht zu sein, da sie im Zusammenhang mit dem Erneuerungsfonds stets wieder zur Diskussion gestellt werden.

III. Die Bestimmung der Höhe der jährlichen Abschreibungen.

Wenn die jährlichen Abschreibungen auch der Anlagenbewertung dienen, so muß man sich doch darüber klar sein, daß sie dieser Aufgabe in den einzelnen Rechnungsperioden kaum gerecht werden können. Die Abschreibungsbewertung ist nicht Schätzung des wirklichen oder positiven Wertes, sondern des negativen, d. h. der Wertverminderung durch Verschleiß und andere Einwirkungen. Betrachten wir beispielsweise die Bilanzbewertung einer Spezialmaschine, so werden wir uns bewußt, daß der Veräußerungswert der Maschine ohne Rücksicht auf den Gebrauch sofort ganz gewaltig abnimmt, unter Umständen sogar auf den Altmaterialwert sinkt, weil niemand sonst dafür Verwendung hat. Dagegen wird man einwenden, daß die Maschine nicht zur Veräußerung bestimmt sei, sondern dem Betrieb zu dienen habe und deshalb ohne Bedenken mit dem Anschaffungswert bilanziert werden könne. Gewiß, doch ist anderseits auch zu beachten, daß die Maschine nach einigen Jahren des Gebrauchs vielleicht für den Betrieb immer noch den nämlichen Wert hat wie die neue Maschine, und daß sie trotzdem nicht wohl zum Neuwert bilanziert werden darf. Aus diesem Beispiel geht hervor, daß bei der Abschreibung zwei Dinge im Auge zu behalten sind: Die Bewertung der Anlagen für die Bilanz und die Bewertung der Abschreibung für die Erfolgsrechnung. Gegenüber dem Bedürfnis, den Abschreibungsaufwand möglichst angemessen auf die einzelnen Rechnungsperioden zu verteilen, muß die Rücksicht auf die richtige Anlagenbewertung für die jährlichen Bilanzen zurücktreten. Innerhalb einer bestimmten Anzahl Jahre gleichen sich dann auch diese Bewertungsdifferenzen in der Bilanz aus. Es mag nicht überflüssig sein beizufügen, daß das ordentliche Abschreibungsverfahren nur auf die der Produktion tatsächlich dienenden Anlagen anzuwenden ist, während Anlagen, die nicht voll ausgenützt werden können, niedriger zu bewerten, mit anderen Worten rascher abzuschreiben sind.

Die Verteilung der Abschreibungen auf die einzelnen Rechnungsperioden ist ein Problem für sich. Eine befriedigende Lösung läßt sich nur unter Würdigung der Art und der Eigenheiten des Geschäftsbetriebes finden. Es kann deshalb kein allgemein gültiges Schema gegeben werden. In Frage kommt die Abschreibung nach Maßgabe der Beanspruchung oder der voraussichtlichen Gebrauchsdauer, unter Umständen eine Kombination der beiden Gesichtspunkte. Die verschiedenen Arten seien nachfolgend kurz gestreift.

a) Die jährliche Abschreibung nach Beanspruchung.

Die Bemessung der jährlichen Abschreibungen nach Maßgabe der Beanspruchung der Anlagen setzt voraus, daß damit die jährliche Entwertung vollständig erfaßt wird und keine andern Einwirkungen eine Rolle spielen. Diese Voraussetzung dürfte für Eisenbahnanlagen in den wenigsten Fällen zutreffen. Das mag auch der Grund sein, warum man bei den schweizerischen Eisenbahnen von diesem anfänglich gewählten Modus abgekommen ist.

b) Die jährliche Abschreibung nach Maßgabe der voraussichtlichen Gebrauchsdauer.

Grundsätzlich bestimmt die Lebens- oder besser noch die Gebrauchsdauer einer Anlage die Abschreibungsdauer. Im Gegensatz zu der vorstehend berührten Methode bestimmt sich die Quote der jährlichen Abschreibung nicht nach der Beanspruchung, sondern nach der Zeit, d. h. jeder Betriebsperiode innerhalb der Gebrauchsdauer der betreffenden Anlage wird eine angemessene Abschreibungsquote aufgelastet. Diese braucht indessen nicht gleichmäßig zu sein, Wir unterscheiden die abfallende, die ansteigende und gleichbleibende Abschreibung.

Die abfallende Abschreibung eignet sich für diejenigen Fälle, wo der betriebliche Ausnützungsgrad einer Anlage allmählich und unabhängig von der Beanspruchung abnimmt. Buchhaltungstechnisch entspricht diese Methode der Abschreibung vom Restbuchwert, wie sie in kaufmännischen Betrieben weit verbreitet ist. Bei gleichbleibendem Abschreibungssatz sinkt der jährliche Abschreibungsbetrag fortwährend, indessen von Jahr zu Jahr weniger, wie nachfolgendes Beispiel zeigt:

Anlagewert	100
Abschreibung 10 %	10
Restbuchwert nach dem 1. Jahr	90
Abschreibung 10 %	9
Restbuchwert nach dem 2. Jahr	81
Abschreibung 10 %	8,1
Restbuchwert nach dem 3. Jahr	72,9

usw.

Durch diese, sogenannt geometrisch-degressive Abschreibungsmethode werden die ersten Jahre der Gebrauchsfähigkeit der Anlage zugunsten der späteren Jahre verhältnismäßig hoch belastet. Das wird in den meisten Fällen auch dem tatsächlichen Verlauf der Entwertung entsprechen. Aber auch vom Gesichtspunkt der Lastenverteilung aus Abschreibungen hat diese Methode viel für sich, indem die Anlagen im Neuzustand ordentlicherweise am ökonomischsten arbeiten und wenig Unterhalt erfordern, so daß die anfänglich höheren Abschreibungen ausgleichend auf die Betriebsergebnisse wirken.

Die ansteigende Abschreibung dürfte sehr selten zur Anwendung gelangen. Sie würde dort in Frage kommen, wo man mit Rücksicht auf eine zu erwartende Produktionssteigerung die Anlagen über das augenblicklich notwendige Maß hinaus dimensioniert hat.

Die gleichbleibende Abschreibung wäre im Grunde genommen nur dort anwendbar, wo die Gebrauchs- und Nutzungsfähigkeit einer Anlage innerhalb der Lebensdauer stets die gleiche bleibt. Mit andern Worten: die Leistungsfähigkeit einer Anlage darf trotz fortschreitender Benutzung nicht abnehmen, um dann plötzlich ganz dahinzufallen.

Es ist dies im großen und ganzen der bei den schweizerischen Eisenbahnen angewendete Abschreibungsmodus. Daß er nicht auf alle Eisenbahnanlagen paßt, ist in die Augen springend. Während die Voraussetzungen für die gleichbleibende Abschreibung beispielsweise bei den Schienen und beim Fahrdraht im allgemeinen zutreffen, ist dies beim Rollmaterial, insbesondere bei den Triebfahrzeugen nicht der Fall. Man hat auch hier das technisch einfachere Verfahren in der Handhabung dem theoretisch richtigeren vorgezogen. Wir werden bei der Besprechung des „Erneuerungsfonds" Gelegenheit haben, auf Einzelheiten einzugehen.

IV. Die bilanzmäßige Erfassung der Anlagenbewertung.

Wir unterscheiden die aktive und die passive Bewertungsmethode. Es handelt sich hierbei, und das sei ausdrücklich betont, einzig um die Darstellungsform in der Bilanz. Die im vorstehenden Kapitel behandelten Abschreibungsgrundsätze, nach denen bestimmt werden soll, in welcher Höhe eine einmal feststehende Gesamtabschreibung auf die einzelnen Bilanzperioden zu verteilen ist, können sowohl in der aktiven wie in der passiven Methode Berücksichtigung finden. Aus der Darstellungsweise der Anlagenbewertung ergibt sich also kein prinzipieller, sondern nur ein formeller Unterschied.

a) Die aktive oder direkte Bewertung

der Anlagen bringt, wie der Name selbst sagt, die Entwertung beim Aktivum (Anlagen) zum Ausdruck, indem der jährliche Abschreibungsbetrag direkt vom Anlagewert in Abzug gebracht wird. Wie dieser Abschreibungsbetrag ermittelt wurde, spielt für die Darstellungsform keine Rolle.

Man kann denn auch der Ansicht Gerstners[1] nicht folgen, wenn er schreibt: „Sehr häufig findet man eine falsche Auffassung dieser Abschreibungsmethode in Anwendung, indem nämlich nicht vom Anschaffungswert, sondern vom jeweils verbleibenden Buchwert ein gewisser Prozentsatz abgeschrieben wird."

Schreibt man einen gewissen Prozentsatz vom Anschaffungswert ab, so entspricht dies der vorstehend besprochenen „gleichbleibenden" Abschreibung, während wir uns bei der Abschreibung vom Buchwert der „abfallenden" Abschreibung bedienen. Es ist ganz klar, daß der Prozentsatz für die beiden Methoden nicht der nämliche sein kann. Die Saldowertabschreibung braucht ungefähr eine Verdoppelung des Abschreibungssatzes gegenüber der Abschreibung von den Anschaffungskosten. Berücksichtigt man diesen Umstand bei der Festsetzung des Ansatzes, so ist das Urteil von Gerstner[2] doch ein wenig hart, wenn er die Methode der Abschreibung vom jeweiligen Buchwert als relativ und absolut falsch bezeichnet. Wohl werden dadurch die ersten Abschreibungsperioden unverhältnismäßig hoch belastet, doch entspricht dies schließlich, namentlich wenn man an eine Veräußerung denkt, besser den tatsächlichen Verhältnissen. Schmalenbach[3] verteidigt sie mit dem Hinweis, daß sich der Vorteil auf den Abschreibungsverlauf und nicht auf den Buchwert beziehe. Er ist sich indessen bewußt, daß Statiker und Juristen ihm nicht folgen werden.

Nach dieser Zwischenbemerkung sei an folgenden Beispielen gezeigt, daß man sich sowohl bei der Abschreibung vom Anschaffungswert wie vom Buchwert der aktiven Bewertungsmethode bedienen kann.

1. Abschreibung vom Anschaffungswert:

Anschaffungswert der Anlagen		100 000 Fr.
Bisherige Abschreibungen	30 000 Fr.	
Abschreibungen im Geschäftsjahr	10 000 „	40 000 „
Bilanzwert		60 000 Fr.

2. Abschreibung vom Buchwert:

Wert der Anlagen am Anfang des Jahres	70 000 Fr.
Abschreibung	10 000 Fr.
Bilanzwert	60 000 Fr.

[1] Gerstner, Bilanzanalyse, 4. Auflage 1919 S. 87.

[2] Gerstner, Bilanzanalyse, 4. Auflage 1919 S. 88/89.

[3] Schmalenbach, Dynamische Bilanz, 6. Auflage 1933.

Es ist unzweifelhaft wichtig, jederzeit den Anschaffungswert, resp. die Erstellungskosten der Anlagen und die bisherigen Abschreibungen zu kennen. Berücksichtigt man, daß in die vorstehende Aufstellung noch die Anlagen-Zu- und Abgänge einzubeziehen wären, so erkennt man bald, daß ein solcher Anlagennachweis schwerfällig wird und eine Trennung von Anlagewerten und Abschreibungen wünschbar erscheinen läßt. Daß die aktive Bewertungsmethode in der kaufmännischen Praxis so weit verbreitet ist, mag deshalb auf andere als bilanztechnische Gründe zurückzuführen sein.

b) Die passive Bewertungsmethode.

Sie besteht darin, daß die Anschaffungswerte resp. die Erstellungskosten der Anlagen stets mit ihrem Neuwert in den Aktiven der Bilanz belassen und die auf diesen Anlagen vorgenommenen Abschreibungen unter die Passiven eingestellt werden. Sowohl das deutsche Handelsgesetzbuch, wie unser Obligationenrecht (Art. 656, Ziff. 6) und das Rechnungsgesetz der schweizerischen Eisenbahnen sprechen von einem „Erneuerungsfonds" und meinen damit die unter den Passiven der Bilanz eingestellten Abschreibungen. Der „Erneuerungsfonds" ist also ein Bewertungs- oder Wertberichtigungsposten zu den Anlagen. In der Juristensprache soll er auch als Korrektivposten bezeichnet werden. Die Bezeichnung „Erneuerungsfonds" für diesen Bewertungsposten wird von allen Schriftstellern verurteilt. Gerstner[1] schreibt: „Ein Fonds (fundus) könnte nur als aktiver Vermögensbestandteil gemeint sein." Reisch und Kreibig[2] verlangen stets eine klare Bezeichnung dieses Wertberichtigungspostens und empfehlen das Wort „Erneuerungsfonds" zu vermeiden. Unter keinen Umständen sollten solche Wertberichtigungsposten mit Rückstellungen und Reserven zusammengezogen werden, wie dies gestützt auf die Rechnungsverordnung bei den schweizerischen Eisenbahnen der Fall ist.

Es sei ergänzend beigefügt, daß es nebst diesem Bewertungsposten zu den Anlagen auch Wertberichtigungsposten zu andern Bilanzposten gibt. So bildet beispielsweise das nicht einbezahlte Aktienkapital und der Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung einen Korrektivposten zum Gesellschaftskapital. Die transitorischen Aktiven und Passiven und die Antizipationen dienen dagegen der Erfolgsregulierung.

Nachdem wir uns mit den Grundzügen des Anlagenabschreibungsproblems im allgemeinen vertraut gemacht haben, wenden wir uns im nachstehenden der eigentlichen Aufgabe zu, die Anlagenbewertung bei den schweizerischen Eisenbahnen zu beleuchten.

[1] Gerstner, Bilanzanalyse, 4. Auflage 1919 S. 90.

[2] Reisch und Kreibig, Bilanz und Steuer, 4. Auflage, 2. Band, 1930, S. 125.

V. Der Erneuerungsfonds bei den schweizerischen Eisenbahnen.

a) Geschichtliches[1].

Die ersten Hinweise auf die Abschreibung der Eisenbahnanlagen finden wir in den alten Konzessionen. Es wurde dort bestimmt, daß bei Berechnung des Rückkaufspreises solche Beträge, die auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt werden, in Abzug zu bringen seien. Unter den auf Abschreibungsrechnung getragenen Beträgen müssen wir offenbar allfällige direkte Abschreibungen vom Anlagewert verstehen, während die einem Reservefonds einverleibten Beträge den Charakter von Erneuerungsfondsrücklagen haben. Faes meint, daß vielleicht bloß die noch unausgebildete Terminologie den Anlaß gab, das Wort „Reservefonds" zu wählen, ein Ausdruck, dessen Bedeutung erst später streng auf Reingewinnreserven beschränkt wurde.

In der schweizerischen Eisenbahnstatistik tritt der Erneuerungsfonds erstmals im Jahre 1873 in Erscheinung. Die Handhabung des Erneuerungsfonds war von Fall zu Fall verschieden. Die Dotierung richtete sich nach keinem objektiven Maßstabe, sondern hauptsächlich nach der Dividendenpolitik. Das schweizerische Obligationenrecht vom 14. Juni 1881 bestimmte in den Bilanzvorschriften für Aktiengesellschaften: „Der Betrag des Grundkapitals und der Reserve- und Erneuerungsfonds sind unter die Passiven aufzunehmen." Das erste Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883 enthielt in Art. 3 folgende Bestimmung: „Die Unterhaltung der bestehenden und der Ersatz abgegangener Anlagen und Einrichtungen sind aus den jährlichen Einnahmen oder allfällig für diesen Zweck bestehenden besonderen Fonds zu bestreiten.

Die Einlagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds sind aus den Einnahmenüberschüssen zu bestreiten und es ist deren Betrag in den Statuten festzusetzen."

Es zeigte sich in der Folge bald, daß die auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmung bei den Bahnen geschaffenen Erneuerungsfonds mit soliden kaufmännischen Grundsätzen nicht in Einklang waren. Einlagen wurden in der Hauptsache nur für den Oberbau und das Rollmaterial gemacht. Die Jura-Simplon-Bahn verzichtete sogar auf Abschreibungen beim „Oberbau" und die vereinigten Schweizerbahnen führten keinen

[1] Faes, Die Berücksichtigung der Entwertung des stehenden Kapitals durch den Erneuerungsfonds bei den schweiz. Hauptbahnen vor ihrer Verstaatlichung (Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen 1914, Heft 1 und 2, S. 4 und 5).

Erneuerungsfonds für das Rollmaterial. Im übrigen waren die Einlagen in den Erneuerungsfonds ganz uneinheitlich. So legte beispielsweise die Zentralbahn 11,5 cts pro Zugkilometer und 540 Fr. pro Kilometer der Betriebslänge zurück, während die Gotthardbahn jährlich 1000 Fr. pro Betriebskilometer und 4 % der Rohtransporteinnahmen dem Erneuerungsfonds zuwies.

Sowohl aus allgemein volkswirtschaftlichen Rücksichten, wie auch mit Rücksicht auf eine Verstaatlichung, die richtige Ertragsberechnungen bedinge, sah sich der Bundesrat gezwungen, genauere Bestimmungen über den Anlagezuwachs und -abgang und die Abschreibungen aufzustellen. Aus diesen Bestrebungen ging das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 hervor. Über den Erneuerungsfonds bestimmt dieses Gesetz folgendes:

Artikel 11.

Für die einer wesentlichen Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, ist ein Erneuerungsfonds anzulegen; bei elektrischen Bahnen, Drahtseilbahnen, Tramways usw. ist die Anlage eines Erneuerungsfonds auf die an Stelle von Lokomotiven in Verwendung stehenden besondern Betriebsmittel und zugehörigen Einrichtungen auszudehnen.

Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Dem Erneuerungsfonds werden keine Zinsen gutgeschrieben.

Der Bestand des Erneuerungsfonds soll zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller in Lemma 1 genannten Anlagen oder Gegenstände entsprechen. Der in diesem Sinne berechnete Betrag des Erneuerungsfonds ist in die Passiven der Bilanz aufzunehmen. Die Differenz zwischen dem Sollbetrag des Fonds und dem durch die Aktiven gedeckten Betrag desselben ist nach den Vorschriften der Art. 13 und 14 zu behandeln.

Artikel 12.

Die Beträge der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds werden nach Anhörung der Bahnverwaltungen vom Bundesrate festgesetzt. Die daherigen Ansätze sind gemäß den Anordnungen des Bundesrates in den Statuten oder in besondern Reglementen näher zu bestimmen.

Der Erneuerungsfonds darf nur für die in den Statuten oder Reglementen genannten Zwecke verwendet werden. Diese Zweckbestimmung unterliegt der Genehmigung des Bundesrates.

Den Bahnunternehmungen steht das Recht zu, gegen die auf Grund dieses Artikels getroffenen Anordnungen des Bundesrates beim Bundesgerichte zu rekurrieren; für dieses Rekursverfahren gelten die in Art. 16 enthaltenen Bestimmungen.

Auf Grund des soeben zitierten Art. 12 des Rechnungsgesetzes holte das Post- und Eisenbahndepartement die Vorschläge der Bahnverwaltungen ein. Diese Vorschläge ließen begreiflicherweise jede Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit vermissen. Sie waren abgestimmt auf die bisherige Praxis und boten ein buntes Bild. Es fehlte keine der eingangs beschriebenen Möglichkeiten zur Bestimmung der jährlichen Abschreibungen, und darüber hinaus wurden die mannigfachsten Kombinationen von Leistung und Zeit herangezogen. Wie nicht anders zu erwarten war, durfte auch die unrichtigste Abschreibungsart, nämlich nach Maßgabe der Betriebsergebnisse, nicht fehlen.

Das Post- und Eisenbahndepartement fand die Einlagen in den Erneuerungsfonds im allgemeinen ganz ungenügend und stellte Normen auf, die wesentlich höhere Abschreibungen ergaben. Dabei konnte sich das Departement auf keine allzu großen Erfahrungen stützen, waren doch die bisherigen Aufzeichnungen der Bahnen so notdürftig wie nur möglich. Gemäß den Vorschlägen des Departements sollten beispielsweise die jährlichen Einlagen für den Oberbau 30 bis 40 cts pro Meter Geleise und 9,4 bis 11,6 cts pro Lokomotivkilometer betragen. Die Konferenzen mit den Bahnverwaltungen führten zu keiner Einigung und so genehmigte der Bundesrat mit einem Beschluß vom 12. Juni 1899 das vom Departement vorgelegte „Regulativ betreffend die Erneuerungsfonds der schweizerischen Hauptbahnen". Gegen diesen Bundesratsbeschluß ergriffen die 5 Hauptbahnen den Rekurs an das Bundesgericht, der teilweise durch die Verstaatlichung einzelner Gesellschaften und teilweise durch Vergleich seine Erledigung fand.

Das Bundesgericht bestellte hierauf eine fünfgliedrige Sachverständigenkommission, die sich lediglich noch mit dem Erneuerungsfonds der Gotthardbahn zu befassen hatte. Das Gutachten der bundesgerichtlichen Experten ist in einem gedruckten Bericht vom 25. Oktober 1905 niedergelegt. Es würde zu weit führen, das Ergebnis hier auch nur auszugsweise wiederzugeben. Damit waren aber die Grundprobleme des Erneuerungsfonds noch lange nicht gelöst und noch viel weniger die Kinderkrankheiten überstanden. Es wurde in der Folge noch mancher Vorschlag aufgestellt, besprochen, wieder abgeändert. Durch mühsame

Verhandlungen kam das heute noch gültige Reglement über den Erneuerungsfonds zustande. Mittlerweile hatte man aber bereits das erste Dezennium unseres Jahrhunderts hinter sich.

Eine große Arbeit hatte damit ihren vorläufigen Abschluß gefunden. Es ist heute erbaulich, in den umfangreichen Protokollen, Berichten und Eingaben zu blättern und die vorgetragenen Ansichten nach 25jähriger Erfahrung mit dem Erneuerungsfonds am Auge vorbeiziehen zu lassen. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß man lange und viel gemessen, gerechnet, begutachtet und debattiert hat, und daß man schließlich doch zu der richtigen Erkenntnis gelangte, daß es kein Verfahren gibt, das das Abschreibungsproblem in jeder Beziehung und für alle Verhältnisse einwandfrei zu lösen vermöchte. So ist man vom für Eisenbahnanlagen komplizierten Abschreibungsverfahren auf Grund der Beanspruchung zur einfachen Zeitrechnung übergegangen, wie wir dies im nachfolgenden noch sehen werden.

b) Wesen und Zweck des Erneuerungsfonds.

Gemäß Art. 11 des Rechnungsgesetzes soll der Bestand des Erneuerungsfonds zu jeder Zeit dem vollen Betrag des durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes der einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen entsprechen. Besser wäre offenbar, wenn gesagt würde, der Bestand des Erneuerungsfonds habe die „durchschnittliche" Entwertung auszudrücken, denn die jährlichen Einlagen sind ja nach den Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer zu berechnen. Das ist das Prinzip der gleichbleibenden Abschreibung, die mit dem tatsächlichen Ablauf der Entwertung bewußtermaßen nicht parallel verläuft.

Halten wir also fest, daß der Bestand des Erneuerungsfonds den Minderwert der Anlagen (Baukonto) auszudrücken hat. Der Erneuerungsfonds ist also ein Wertberichtigungsposten zu gewissen Teilen des Baukontos. Er hat grundsätzlich mit der Erneuerung der Anlagen gar nichts zu tun. Der Ausgangspunkt für die Abschreibung (Einlagen in den Erneuerungsfonds) ist nicht die Erneuerung, sondern die Entwertung des stehenden Kapitals. Maatz[1] sagt ganz zutreffend: „Die Abschreibung hängt nicht von der dereinstigen Notwendigkeit der Erneuerung ab. Man tut gut, den Gesichtspunkt der Rücklage von Mitteln, ihrer Ansammlung, ganz fallen zu lassen und nicht die Zukunft, sondern lediglich die Vergangenheit in Betracht zu ziehen." Die Tatsache, daß in bestimmten Fällen die Erneuerungskosten einer Anlage dem Erneue-

[1] Maatz, Die kaufmännische Bilanz und das steuerbare Einkommen, 6. Ausgabe 1912 S. 132.

rungsfonds belastet werden, vermag an dieser Sachlage nichts zu ändern. Es ist dies lediglich eine rein buchungstechnische Angelegenheit, und zwar verhält es sich damit wie folgt:

Jeder Ersatz oder jede Erneuerung einer Anlage besteht aus zwei Funktionen. Einerseits Ausrangierung einer alten Anlage und anderseits Inbetriebsetzung einer neuen Anlage an deren Stelle. Dieser Vorgang gleicht buchhaltungstechnisch einer Absetzung des Wertes der alten Anlage und Hinzufügung des Wertes der neuen Anlage auf Baukonto. In bezug auf die Buchung der neuen Anlage — die beschafft und für die Geldmittel aufgewendet werden mußten — ist zu beachten, daß dadurch die Vermögenslage der Unternehmung in keiner Weise berührt wird. Es hat nur eine Verschiebung innerhalb der Aktiven der Bilanz stattgefunden, und zwar haben die flüssigen Mittel um den nämlichen Betrag abgenommen, wie das Baukonto zugenommen hat. Mit andern Worten: Teile des Betriebsvermögens haben sich in Anlagevermögen verwandelt. Ganz anders verhält es sich bei der Ausrangierung und Absetzung der alten Anlage vom Baukonto. Dadurch entsteht ein Verlust in der Höhe des bisherigen Baukontowertes der betreffenden Anlage. Man muß das Baukonto erkennen und die Gewinn- und Verlustrechnung belasten. Sofern nun dieser Verlust nicht ganz oder teilweise schon während der Gebrauchsdauer der betreffenden Anlage getilgt wurde, fällt er ganz demjenigen Geschäftsjahr zur Last, in dem er buchhaltungsmäßig zum Ausdruck kommt, und das ist das Jahr der Ausrangierung der Anlage. Nun haben die Abschreibungen, d. h. die Einlagen in den Erneuerungsfonds den Zweck, diesen Verlust auf die Gebrauchsdauer der betreffenden Anlage zu verteilen. Man wird deshalb untersuchen müssen, ob und allenfalls in welchem Ausmaß dies geschehen ist. Darüber gibt der Bestand des Erneuerungsfonds Aufschluß. Sind Abschreibungen auf der betreffenden Anlage gemacht worden und stimmt die seinerzeit angenommene Gebrauchsdauer mit der nunmehr feststehenden Lebensdauer der Anlage überein, so weist der Bestand des Erneuerungsfonds, wenn wir von den Altmaterialwerten absehen, genau den Betrag auf, der für die untergegangene Anlage vom Baukonto abgesetzt und der Gewinn- und Verlustrechnung belastet wurde. Da der Erneuerungsfonds einen Wertberichtigungsposten zum Baukonto darstellt und der in Frage stehende Anlagewert vom Baukonto abgeschrieben wurde, hat der entsprechende Bestand im Erneuerungsfonds keine Daseinsberechtigung mehr. Wir können ihn aufheben. Dies geschieht in der Weise, daß der Erneuerungsfonds zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung mit dem betreffenden Bestand belastet wird. Damit ist der Wert der alten Anlage im Baukonto verschwunden und der ihm gegen-

überstehende Bestand im Erneuerungsfonds aufgelöst. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist im „Soll" einen Verlust und im „Haben" einen Gewinn auf, die sich gegenseitig ausgleichen. Der ganze Geschäftsvorfall ist liquidiert.

Damit soll nachgewiesen sein, daß im Grunde genommen der Erneuerungsfonds mit den Kosten des Ersatzes einer Anlage tatsächlich in keiner Beziehung steht. Man darf nicht außer acht lassen, daß der Erneuerungsfonds seinen Zweck — den Verlust aus dem Versiegen der Ausnutzungsfähigkeit einer Anlage auf die einzelnen Geschäftsjahre ihrer Gebrauchsfähigkeit zu verteilen — auch dann erfüllen muß, wenn feststeht, daß die betreffende Anlage überhaupt nicht erneuert wird. Es ist also zweifellos richtig, wenn Maatz den Erneuerungsfonds nur mit der Vergangenheit und niemals mit der Zukunft in Beziehung gesetzt wissen will.

Wenn wir nun in einzelnen Fällen dennoch den Erneuerungsfonds mit der Ersatzbeschaffung in Beziehung bringen, so ändert das am aufgezeichneten Grundsatz nichts. Wir haben in diesem Falle einzig eine Kürzung der Buchungsformel vorgenommen, und zwar ganz einfach in der Weise, daß wir die sich ausgleichenden Buchungen im vorstehend skizzierten Geschäftsgang weglassen. So fallen die sich die Waage haltenden Buchungen über das Baukonto und die Gewinn- und Verlustrechnung weg und es werden nur mehr die vom Geschäftsvorfall beeinflußten Konten, die Kasse und der Erneuerungsfonds berührt. Es ist aber darauf aufmerksam zu machen, daß dem Erneuerungsfonds, im einen wie im andern Fall, nur die ihm durch die bisherigen Abschreibungen zugewiesenen Beträge belastet werden können. Es sind dies also nicht die Kosten der neuen Anlage, sondern die angesammelten Abschreibungen auf der untergegangenen Anlage. In diesem Sinne ist die übliche Bezeichnung „Erneuerungskosten" für die Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds nicht zutreffend, wiewohl deren Betrag theoretisch identisch sein kann. In Ermangelung zuverlässiger Anhaltspunkte zur Bestimmung des Erneuerungsfondsbestandes einer untergegangenen Anlage wird diese einfachheitshalber oft als mit den tatsächlichen Erneuerungskosten übereinstimmend angenommen. Die abgekürzte Buchungsweise (Umgehung des Baukontos) ist für den Oberbau (Schwellen, Schienen und deren Befestigungsmittel) durch die Vorschrift in Art. 6, Ziff. 3, des Rechnungsgesetzes bedingt. Die betreffende Bestimmung lautet: „Eine Abschreibung vom Baukonto für den durch Erneuerung ersetzten Oberbau hat nicht stattzufinden; anderseits dürfen auch keine Oberbauerneuerungskosten auf das Baukonto gebracht werden."

Nachdem wir gesehen haben, daß der Erneuerungsfonds der schweizerischen Eisenbahnen mit den Anlagenerneuerungen nur in einem ganz losen Zusammenhang steht, kann man sich der allgemeinen Kritik, die die Bezeichnung „Erneuerungsfonds" bei vielen Bilanzschriftstellern hervorgerufen hat, füglich anschließen. Während Ciompa[1] sich gegen die Verwendung von Bewertungskonten überhaupt wehrt, da sie zur Täuschung Anlaß gäben, stellen Reisch und Kreibig[2] für unsere Verhältnisse zutreffend fest:

„Unter Umständen können Bewertungskonten nicht vermieden werden und sind als die korrekteste Buchungsform zu bezeichnen."

Faes[3] macht geltend, daß durch die Benennung der Bewertungskonten als „Fonds" die Fiktion hervorgerufen werde, es handle sich um tatsächlich erzielte Reingewinn- und Reinvermögensvermehrungen. Er schlägt vor, solche Bewertungskonten deutlich als

„Abschreibung am ....."

„Zur Amortisation von ....."

„Ausgleich zu hoher Bewertungen der Aktiven ....."

oder doch mindestens als „Amortisationskonto", „Abschreibungskonto" zu bezeichnen.

Die Rücksicht darauf, daß der Name „Erneuerungsfonds" in Konzessionen für Schweizerbahnen und im Rechnungsgesetz verankert ist, läßt es vielleicht nicht angezeigt erscheinen, einen der vorstehenden Ausdrücke zu übernehmen. Immerhin wollen wir festhalten, daß der Erneuerungsfonds einen Bewertungsposten zum Baukonto darstellt.

Das Bundesgericht führte denn schon in seinen Erwägungen zum Urteil vom 18./21 Januar 1899 in Sachen Schweiz. Centralbahngesellschaft gegen Bund über die Bedeutung und den Begriff des Erneuerungsfonds u. a. folgendes aus[4]:

„In der Tat ist der Erneuerungsfonds nichts anderes als ein der Bewertung von Aktiven dienendes, die auf denselben erforderlichen Abschreibungen ersetzendes Konto, also nicht etwa eine Rücklage, durch welche das in dem Unternehmen steckende Kapital vermehrt wird, sondern lediglich ein Bewertungskonto, das sich von den Abschreibungen nur durch die Buchform unterscheidet, und demnach auch keinen Teil des

[1] Ciompa, Grundriß einer Ökonometrie, 1910, S. 164 und 168.

[2] Reisch und Kreibig, Bilanz und Steuer, 4. Auflage, 2. Band, 1930, S. 80.

[3] Faes, Die Berücksichtigung der Wertverminderung des stehenden Kapitals in den Jahresbilanzen der Erwerbswirtschaften, 1913, S. 102 (Sonderheft des Ergänzungsheftes 46 zur Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft).

[4] Entscheide des schweiz. Bundesgerichts Bd. 25/II S. 241.

Reingewinnes bildet, sondern vielmehr denselben verkürzt, so daß ein Reingewinn erst vorhanden ist, nachdem der Erneuerungsfonds richtig berechnet worden ist."

Wir bezeichnen deshalb in der Folge diesen Bewertungsposten in Übereinstimmung mit dem definitiven Entwurf zu einem neuen Obligationenrecht, mit Erneuerungskonto.

c) Die Funktionen des Erneuerungskontos und seine Wirkung auf die Finanzverwaltung.

Festgehalten sei nochmals, daß die jährlichen Zuwendungen an das Erneuerungskonto Abschreibungen auf den Anlagen darstellen. Es sind Aufwandposten des betreffenden Jahres und nicht Reingewinnbestandteile. Das Rechnungsgesetz bestimmt denn auch in Art. 11: „Die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds sind ... als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen"; und ferner in Art. 10: „... die gesetzlich geforderten Einlagen in den Erneuerungsfonds ... sind alljährlich unter die Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung zu setzen, auch wenn die Betriebseinnahmen zur Bestreitung derselben unzureichend sind."

Heute würde man die Abschreibungen (Zuweisungen an das Erneuerungskonto) nicht mehr als Betriebsausgaben, sondern als Betriebsaufwand bezeichnen. Denn die Abschreibungen sind wohl Betriebsaufwand, aber keine Ausgaben. Und gerade der Umstand, daß die aus der Anlagenabschreibung herrührenden Mittel nicht verausgabt werden mußten und deshalb die gleiche Funktion ausübten wie die Einlagen in eine Reserve, leistete der irrigen Ansicht Vorschub, es handle sich beim „Erneuerungsfonds" tatsächlich um einen „Fonds", aus dem geschöpft werden könne.

Am anschaulichsten vermag wohl ein einfaches Beispiel die Zusammenhänge zwischen den Abschreibungen und deren Einwirkungen auf die Bilanzlage zu beleuchten. Angenommen, eine Unternehmung habe ein Anlagevermögen von 100 000 Fr., das in fünf Jahren abgeschrieben werden müsse; die Betriebsergebnisse reichen aus zur Deckung der jährlichen Abschreibungen von 20 000 Fr. (100 000 Fr. : 5 = 20 000) und zur Bestreitung der Zinsen auf den Anleihen. Der hernach noch verbleibende Überschuß der Erträge über die Aufwandsposten werde restlos verwendet zur Auszahlung von Dividenden, Tantiemen und Vergabungen. Auf Grund dieser Annahme zeigen die ersten fünf Jahresbilanzen nach Gewinnverwendung bei Wahl der passiven Bewertungsmethode folgendes Bild:

Bilanz nach dem 1. Jahre

Aktiven in 1000 Fr.		Passiven in 1000 Fr.	
Baukonto	100	Aktienkapital	40
Banken	20	Anleihen	60
	120	Erneuerungskonto	20
			120

nach dem 2. Jahre

Baukonto	100	Aktienkapital	40
Banken	40	Anleihen	60
	140	Erneuerungskonto	40
			140

nach dem 3. Jahre

Baukonto	100	Aktienkapital	40
Banken	60	Anleihen	60
	160	Erneuerungskonto	60
			160

nach dem 4. Jahre

Baukonto	100	Aktienkapital	40
Banken	80	Anleihen	60
	180	Erneuerungskonto	80
			180

nach dem 5. Jahre

Baukonto	100	Aktienkapital	40
Banken	100	Anleihen	60
	200	Erneuerungskonto	100
			200

In diesem Moment haben nun aber die Anlagen ihre Gebrauchsfähigkeit vollständig verloren. Sie müssen vom Baukonto abgeschrieben werden. Dies geschieht durch die Buchung Erneuerungskonto (Soll) an Baukonto (Haben). Nach dieser Buchung erhalten wir folgende

Bilanz

Bank	100	Aktienkapital	40
		Anleihen	60
			100

Es ist dies genau dieselbe Bilanz wie vor Beginn der Geschäftstätigkeit. Da zwischen der aktiven und der passiven Bewertungsmethode nur ein formeller Unterschied besteht, müssen wir bei Wahl der aktiven (direkten) Abschreibungsmethode zum nämlichen Ergebnis gelangen. Auch diese Bilanzbilder seien für das 1. und 5. Jahr zum Überfluß noch hingesetzt.

Bilanz nach dem 1. Jahre

Baukonto	100		Aktienkapital	40
Abschreibung	20	80	Anleihen	60
Bank		20		100
		100		

nach dem 5. Jahre

Baukonto	20		Aktienkapital	40
Abschreibung	20	—	Anleihen	60
Bank		100		100

Die Funktion der Abschreibungen ist also sowohl bei der aktiven wie der passiven Abschreibungs- bzw. Bewertungsmethode die nämliche: In der Gewinn- und Verlustrechnung haben sie jährlich den Erfolg reguliert, während sie am Vermögensbestand der Unternehmung (Bilanz) materiell gar nichts geändert haben. Die Abschreibungen haben das Vermögen weder vermehrt noch vermindert, sie haben nur dessen Zusammensetzung verändert, und zwar ist festes Kapital in flüssiges Kapital umgewandelt worden. Mit anderen Worten, das Anlagevermögen hat sukzessive um denselben Betrag abgenommen, wie das Betriebsvermögen zugenommen hat.

Der Unternehmung stehen nun drei Möglichkeiten in der Verwendung des Bankguthabens von 100 000 Fr. offen. Einmal kann sie die unbrauchbar gewordenen Anlagen erneuern, um den Betrieb in der bisherigen Weise fortzusetzen, oder aber eine ganz anders geartete Anlage erwerben und sich damit beliebig auf eine neue Produktionsweise oder Tätigkeit umstellen. Schließlich, und das ist die Hauptsache, hat sie die Möglichkeit, die flüssigen Mittel zur restlosen Rückzahlung des Anleihens und des Aktienkapitals zu verwenden. Wir finden hier die früher aufgestellte Behauptung bestätigt, daß die Abschreibungen und damit das Erneuerungskonto nicht in erster Linie die Aufgabe hat, die Erneuerung der Anlagen zu gewährleisten, sondern das in den Anlagen investierte Kapital zu erhalten. Ist dieser Zweck erreicht, so hat die Buchhaltung ihre Aufgabe erfüllt. Es wird den Verwaltungsorganen nicht mehr schwer fallen, das flüssige Kapital in der einen oder anderen Art wieder zu verwenden. Die Buchhaltung wird hiervon Kenntnis nehmen und dafür sorgen, daß das Kapital auch in Zukunft erhalten bleibt. Damit haben wir gleichzeitig auch die vornehmste Pflicht der Verwaltungsorgane umschrieben.

Wir kehren zu unsern Bilanzbeispielen zurück und erwähnen der Vollständigkeit halber noch, daß sich die Bilanzsumme auch dann nicht verändert, wenn die Abschreibungen nicht vollständig herausgewirtschaftet werden, weil die ordentlichen Abschreibungen vom Betriebs-

ergebnis unabhängig sind. Um den Betrag der nicht herausgewirtschafteten Abschreibungen würde natürlich das Bankguthaben abnehmen und durch einen Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung ersetzt werden. Daraus mag auch abgeleitet werden, daß die Abschreibungen bzw. Zuweisungen an das Erneuerungskonto in Gewinnverteilungsvorschlägen keinen Platz haben. Sie sind Betriebsaufwand und gehen allen übrigen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung vor. Es ist deshalb auch nicht richtig, wenn in Geschäftsberichten etwa erwähnt wird, die Zinsen seien herausgewirtschaftet worden, dagegen nicht die Zuweisungen an das Erneuerungskonto.

In Gesellschaftsstatuten findet man ab und zu eine Bestimmung, wonach die Mittel des „Erneuerungsfonds" in Wertschriften anzulegen und separat zu verwalten sind. Aber auch ganz abgesehen von einer solchen statutengemäßen Auflage begegnet man dieser Frage öfters. Es sei deshalb versucht, auf diese Frage eine Antwort zu erteilen.

Alle uns bekannten Bilanzschriftsteller verwerfen im allgemeinen die separate Anlage, sowohl der aus Abschreibungen (Erneuerungskonto) wie aus Reservestellungen herrührenden Mittel. Eine Ausnahme dürfte für die Dividendenreserven, Dispositions„fonds" und andere derartige, einem ganz bestimmten Zweck dienende und flüssige Mittel erfordernde Rückstellungen am Platze sein. Simon[1] schreibt: „Von einer ‚Anlegung' des Reservefonds im eigentlichen Sinne kann nicht die Rede sein. Der Reservefonds bildet keine juristisch abgeschlossene Vermögensmasse." Gerstner[2] findet die Absonderung bestimmter Aktiven für einzelne Reserven nicht praktisch, da eine Unterbilanz nicht aus der Welt zu schaffen sei und der Reservefonds dann Kursschwankungen unterworfen wäre. Faes[3]: „Wir halten die separate Verwaltung des in Wertpapieren angelegten Erneuerungsfonds als unwirtschaftlich und theoretisch unrichtig." Reisch und Kreibig[4]: „Die Zweckmäßigkeit der Ausscheidung besonderer Mittel auf der Aktivseite für Erneuerungsfonds muß unbedingt verneint werden."

In bezug auf das Erneuerungskonto ist die Absonderung flüssiger Mittel nur dann in vollem Umfange durchführbar, wenn die Gutschriften auf das Bewertungskonto auch tatsächlich herausgewirtschaftet und die

[1] Simon, Die Bilanzen der Aktiengesellschaften und der Kommanditgesellschaften auf Aktien, 2. Auflage 1898, Seite 230.

[2] Gerstner, Bilanzanalyse, 4. Auflage 1919, Seite 153.

[3] Faes, Die Verstaatlichung der Gotthardbahn. Dargestellt an Hand des Prozesses um die Rückkaufsentschädigung unter besonderer Berücksichtigung der Frage des Rechts auf den Erneuerungsfonds. 1914, S. 40. Verlag von Schulthess & Co., Zürich.

[4] Reisch und Kreibig, Bilanz und Steuer, 4. Auflage, 2. Band 1930. S. 151.

dadurch gebundenen Mittel nicht etwa zur Zahlung unverdienter Zinsen oder anderer Aufwendungen verausgabt wurden. Die Kursschwankungen könnten schließlich in Kauf genommen werden, denn es kommt ja hauptsächlich auf das Prinzip im großen und ganzen an. Die gute Wirkung festgelegter Fondsbestände läßt sich nicht ganz von der Hand weisen. Denn es ist sicher leichter, von den vorgesetzten Behörden eine Anschaffung bewilligt zu bekommen, wenn die Leitung erklären kann, die erforderlichen Mittel stehen zur Verfügung, als wenn das Geld vielleicht mit teurem Kredit beschafft werden muß. Aber das ist eine rein interne Verwaltungsangelegenheit, die mit der Buchhaltung nichts zu tun hat. Dies ist auch der Grund, warum die Wissenschaft die Absonderung von besonderen Mitteln für das Erneuerungskonto verwirft. Sie darf natürlich von der Voraussetzung ausgehen, daß die wirtschaftlichen Dispositionen ebenso verantwortungsbewußt getroffen werden, ob sie nun aus verfügbaren Mitteln oder aus neuem Fremdkapital finanziert werden. Einer Statutenbestimmung im Sinne der Sperrung gewisser Aktiven kommt denn auch nur die Bedeutung einer Verwaltungsanweisung zu.

Gesetzt den Fall, die Abschreibungen haben normalerweise zur Bindung entsprechender flüssiger Mittel geführt, so bleiben uns noch deren hauptsächliche Verwendungsmöglichkeiten kritisch zu würdigen.

1. Anlage in Wertschriften oder anderen leicht realisierbaren Aktiven.

Vor- und Nachteile haben wir vorstehend bereits angedeutet. Die Kapitalanlagen werden einen Ertrag von 3 bis 4 % abwerfen.

2. Investierung in Anlagen (Baukonto).

Das dürfte bei Eisenbahnen die häufigste Verwendung der Gelder aus Abschreibung sein. Dagegen läßt sich grundsätzlich nichts einwenden. Es ist denkbar, daß die damit beschafften Anlagen — unter Beobachtung hinreichender Abschreibungen — einen größeren Ertrag abwerfen als Wertpapiere. Trifft dies nicht zu, so ist an eine solche Investierung ein strenger Maßstab anzulegen, da sie schließlich doch die Mittel ihrem Zweck entfremdet.

3. Rückzahlung von Schuldkapital.

Das wird die zweckmäßigste Verwendung der Mittel sein, sofern nach Ablauf der Gebrauchsfähigkeit der Anlagen die Gesellschaft in Liquidation zu treten gedenkt. Im übrigen wird die Rückzahlung von Schuldkapital dann zu prüfen sein, wenn sich zwischen dem Zinssatz der verfügbaren Mittel und demjenigen der Passivzinsen ein wesentlicher Unterschied zu Lasten der Unternehmung ergibt. Immerhin muß ein solcher Entschluß sorgsam erwogen werden. Man wird sich Klarheit darüber verschaffen müssen, ob man im Zeitpunkte, wo größere Teile der Anlagen zu ersetzen sind, aller Voraussicht nach mit Erfolg an den Kapitalmarkt gelangen könne und mit welchen Darlehnsbedingungen zu

rechnen sei. Dabei sind die meist verhältnismäßig hohen Emissionsspesen, Drucksachen und Stempelabgaben mit zu berücksichtigen.

Schließlich sei noch kurz die Frage betreffend den Einbezug von Zinsen für die Berechnung der jährlichen Abschreibungen gestreift. Das Rechnungsgesetz für die schweizerischen Eisenbahnen von 1896 bestimmt hierüber unzweideutig: „Dem Erneuerungsfonds werden keine Zinsen gutgeschrieben." Die Zweckmäßigkeit dieser Beordnung ist jedoch schon angezweifelt worden. Die Vertreter der Verzinsungstheorie stellen sich offenbar unter dem „Erneuerungsfonds" irrtümlicherweise eine „Rückstellung" vor. Anders kann man sich ihren Standpunkt nicht erklären. Aber selbst dann wäre eine Verzinsung aus allgemein wirtschaftlichen Erwägungen nicht zu befürworten. Es ist davon auszugehen, daß das Erneuerungskonto weder Eigen- noch Fremdkapital darstellt und eine Verzinsung schon deshalb wesensfremd wäre. Bewegen wir uns aber in den Gedankengängen der direkten (aktiven) Abschreibungsmethode, so fehlt uns bald einmal die Grundlage für die Berechnung von Zinsen. Wir müssen uns bewußt bleiben, daß sämtliche Aktiven den Passiven verhaftet sind und daß sie gesamthaft erfolgswerbend wirken sollen. Die Unverzinslichkeit der Abschreibungen läßt sich auch dadurch begründen, daß abgenutzte Anlagen in der Regel auch unproduktiv arbeiten und mehr Unterhalt erfordern, so daß die Zinsen auf den aus Abschreibungen herrührenden flüssigen Mitteln nur diesen Ausfall im Betriebsergebnis kompensieren. Endlich ist wieder einmal zu betonen, daß die Abschreibung einen Verlust für das betreffende Geschäftsjahr darstellt. Dieser Verlust tritt in einem absoluten Betrag in Erscheinung, unbekümmert wie er errechnet wurde. Er ist durch die Unternehmung zu decken. Ob dies aus dem Betriebsergebnis oder aus Zinsen geschieht, ist sicher nebensächlich. Es könnte sich also nur darum handeln, den feststehenden Gesamtverlust, der mit dem Neuwert der Anlage identisch ist, auf Grund einer Zinseszinsformel in anderer Weise auf die einzelnen Geschäftsjahre zu verteilen. Praktisch wird dadurch nichts gewonnen, dagegen die Abschreibungstechnik kompliziert, so daß zuletzt die ganze Verzinsungstheorie des „Erneuerungsfonds" nicht viel mehr als ein Zahlenspiel darstellt.

d) Die Beziehungen zwischen Anlagenabschreibung und den Kapitalamortisationen.

Es sei gleich vorweg gesagt, daß zwischen der Anlagenabschreibung und den Kapitalamortisationen kein innerer Zusammenhang besteht. Es würde sich deshalb erübrigen, hier auf dieses Problem einzugehen. Doch sind diese Fragen auch schon in die Diskussion der Anlagenab-

schreibung geworfen worden, so daß hier in gedrängter Form darauf eingegangen werden soll. Wir haben bei der Kapitalamortisation zwischen heimfälligen und nicht heimfälligen Unternehmungen zu unterscheiden. Heimfällige Betriebe sind solche, die bei Ablauf der Konzessionsdauer unentgeltlich an den Staat oder allenfalls an einen andern Dritten abzutreten sind. Die österreichischen Privatbahnen sind heimfällige Unternehmungen. In der Schweiz besteht unseres Wissens nur eine solche Privatbahn, die an den Kanton heimfällig wird. Der „Heimfall" berührt meist nur einen Teil der vorhandenen Anlagen, während für die übrigen Einrichtungen eine Entschädigung zu bezahlen ist.

Die heimfälligen Unternehmungen werden die Anlagen bei Ablauf der Konzession in einem befriedigenden Zustand unentgeltlich abzutreten haben. Damit verliert die Unternehmung das investierte Kapital, wenn wir von den unbedeutenden, zu vergütenden Anlagen absehen wollen. Ihre Aufgabe wird also sein, aus den jährlichen Erträgnissen Rückstellungen oder Rückzahlungen auf das Kapital zu machen, damit die Kapitalgelder trotz Heimfall der Anlagen nicht zu Verlust kommen. Dies wird vorteilhaft durch gleichmäßig auf die Konzessionszeit verteilte „Rückstellungen" bewerkstelligt werden.

Bei nicht heimfälligen Unternehmungen stellen die Kapitalamortisationen nichts anderes als eine Umwandlung von Fremd- in Eigenkapital dar. Von einer Kapitalamortisation kann indessen nur gesprochen werden, wenn sie aus Reingewinnbestandteilen bestritten wird. Dies im Gegensatz zu der einfachen Kapitalrückzahlung, die an der Vermögenslage nichts ändert, indem der verminderten Schuldenlast eine ebenso große Abnahme der Aktiven (flüssigen Mittel) gegenübersteht. Die Kapitalamortisation bedingt eine entsprechende Belastung der Gewinn- und Verlustrechnung zugunsten des Kontos „Getilgtes Schuldkapital", wie die dadurch entstehende Reserve gemäß Rechnungsverordnung für die schweizerischen Eisenbahnen genannt wird. In der Regel wird der Kapitalamortisation auch eine Kapitalrückzahlung folgen oder ihr sogar vorausgehen. Dies ist aber nicht unbedingt notwendig. Die Hauptsache ist, daß durch die Reserve „Getilgtes Schuldkapital" ein entsprechender Betrag flüssiger Mittel in den Aktiven der Bilanz gebunden wird. In welchem Zeitpunkt die Auszahlung erfolgt, ist nicht von Bedeutung.

Die schweizerischen Bundesbahnen bieten ein typisches Beispiel für die Funktion der Kapitalamortisation. Die SBB. sind bekanntlich auf Grund des Organisationsgesetzes gehalten, ihr Schuld-

kapital oder wenigstens Teile davon gegenwärtig in einer Frist von 100 Jahren zu tilgen. Zu diesem Zweck müssen sie theoretisch jedes Jahr ein Hundertstel des der Kapitalamortisation unterworfenen Schuldkapitals tilgen. Sie werden also die jährlichen Gewinn- und Verlustrechnungen genau mit diesem Betrag zugunsten des Kontos „Getilgtes Schuldkapital" belasten. Es ist einleuchtend, daß diese Kapitaltilgungsbeträge mit den fälligen Kapitalrückzahlungen auf Grund der den Obligationen beigegebenen Amortisationspläne (besser: Rückzahlungspläne) nicht übereinstimmen. Das ist, wie wir schon gesehen haben, auch nicht nötig. Zweck und Ziel der Kapitalamortisation und der Anlagenabschreibung vermag uns ein schematisches Beispiel am besten vor Augen zu führen. Nehmen wir an, die SBB. haben den Betrieb mit einem Anlagevermögen (Baukonto) von 100 Mill. Fr., dem ein ebenso hohes Schuldkapital gegenübergestanden hat, begonnen. Die Gebrauchsdauer der Anlagen sei 100 Jahre, also gleich der gesetzlichen Kapitaltilgungsfrist. Bei gleichmäßiger Verteilung der Kapitalamortisationen und der Abschreibungen erhalten wir nach 100jähriger Betriebszeit folgende Bilanz:

in Millionen Franken:

Baukonto	100	Schuldkapital	100
Bank	200	Getilgtes Schuldkapital	100
	300	Erneuerungskonto	100
			300

Von den verfügbaren Mitteln von 200 Mill. Fr. müssen bestimmungsgemäß 100 Mill. Fr. für die Erneuerung der Anlagen und 100 Mill. Fr. für die Rückzahlung des Schuldkapitals verwendet werden. Die Bilanz zeigt nach durchgeführter Transaktion nur mehr ein Baukonto von 100 Mill. Fr. auf der Aktivseite und das getilgte Schuldkapital im nämlichen Betrage auf der Passivseite. Die Unternehmung steht nun schuldenfrei da, indem das Schuldkapital sukzessive in Eigenkapital umgewandelt wurde. Durch das Mittel der Kapitalamortisation sollten also die SBB. in die Lage versetzt werden, sich aus eigenen Kräften das erwünschte Eigenkapital zu schaffen.

Aus dem vorstehenden Beispiel geht aber auch deutlich hervor, daß die Abschreibungen bzw. die Zuweisungen an das Erneuerungskonto mit den Kapitalamortisationen in keinem Zusammenhang stehen. Wer sich näher für diese Fragen interessiert, sei auf die Veröffentlichung von Dr. Sigmund Hillmann: „Das Anlagenabschreibungs- und Amortisationsproblem bei Eisenbahnen, 1935" verwiesen.

VI. Die technische Seite des Erneuerungsfonds.

Nach diesen gedrängten und selbstredend auf Vollständigkeit nicht Anspruch erhebenden Erörterungen über die grundsätzliche Seite der Anlagenabschreibung seien nun die nachfolgenden Betrachtungen der Anwendung der gewonnenen Erkenntnisse auf die schweizerischen Eisenbahnen gewidmet. Es wird sich darum handeln, die für die Abschreibung der Eisenbahnanlagen verwendeten Grundlagen und Grundsätze einer kritischen Betrachtung auf ihre Zweckmäßigkeit zu unterziehen, um hernach auf die technische Seite der Aufgabe einzugehen.

Vorerst sei noch festgehalten, daß gemäß Art. 11 des Rechnungsgesetzes von 1896 nur die einer wesentlichen Abnützung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften und bei elektrischen Bahnen die zugehörigen Einrichtungen, einer Abschreibung unterworfen sind. Dies im Gegensatz zu der für alle übrigen Aktiengesellschaften gültigen Vorschrift in Art. 656, Ziff. 2, des OR., wonach für die Aufstellung der Bilanz „Grundstücke, Gebäude, Maschinen höchstens nach den Anschaffungskosten mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen anzusetzen sind."

Von der gesetzlichen Pflicht zur Vornahme angemessener Abschreibungen sind bei den schweizerischen Eisenbahnen folgende Anlagenaufwendungen ausgenommen:

a) Allgemeine Kosten: Verwaltung und Bauleitung, Verzinsung des Baukapitals.

b) Landerwerb inklusive Entschädigungen aller Art.

c) Unterbau des Geleises, wozu auch Tunnel, Galerien, Brücken, Viadukte und die Fluß- und Bergverbauungen gerechnet werden.

d) Hochbauten, sämtliche Gebäude inklusive Hebekranen und Brückenwagen usw.

e) Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen (inklusive Stellwerke, Bahneinfriedigung und Wegschranken).

Es ist dies ein ziemlich umfangreicher Katalog. Man wird nicht gut behaupten können, es handle sich dabei ausschließlich um Anlagen, die nie ersetzt, nie technisch überholt, und noch viel weniger im Liquidationsfalle ihren Wert beibehalten werden. Da die Abschreibungen den Zweck haben, die Erhaltung des investierten Nominalkapitals zu gewährleisten, kann man sich die wirtschaftlichen Folgen leicht vergegenwärtigen, die aus der Unterlassung der Abschreibungen resultieren müssen.

Um die gesetzliche Toleranz in dieser Beziehung zu verstehen, muß man sich vergegenwärtigen, daß das Rechnungsgesetz von 1896 die Vorbereitung der Verstaatlichung der 5 Hauptbahnen im Auge hatte. Gemäß den Konzessionsbestimmungen ist der „Erneuerungsfonds", d. h. die Summe der jährlichen Abschreibungen vom Rückkaufpreis, in Abzug zu bringen. Der Bund wollte sich bezüglich der unter a bis e hiervon aufgezählten Anlagen mit der Übergabe in „vollkommen befriedigendem Zustand" begnügen. Das war aber keine wirtschaftliche Überlegung, sondern bereits eine Preisnormierung für den Rückkauf.

Die hypothetische Rückkaufsmöglichkeit hätte aber — immer vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen — niemals dazu führen dürfen, die Abschreibungen auf diesen Anlagen zu unterlassen. Es ist selbstverständlich, daß der Bund im Falle eines Rückkaufs auf diese über das Rechnungsgesetz hinausgehenden Abschreibungen keinen Anspruch gehabt hätte; das ergibt sich schon mit Rücksicht auf die Gleichbehandlung mit den schon verstaatlichten Bahnunternehmungen.

a) Die Berechnung der jährlichen Abschreibungen bei den schweizerischen Eisenbahnen.

Gemäß Art. 11 des Rechnungsgesetzes sind die jährlichen „Einlagen in den Erneuerungsfonds" nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen.

Wir sind bereits unter Abschnitt II zum Ergebnis gekommen, daß als Grundlage für die Bestimmung der jährlichen Abschreibungen der Anschaffungswert die zuverlässigste Basis bildet. Sobald es sich aber darum handelt, eine Vielheit gleichartiger Unternehmungen gesetzlich einem einheitlichen Abschreibungsverfahren zu unterwerfen, so dürfte überhaupt kein anderes als das Anschaffungswertprinzip ernsthaft in Frage kommen.

Hinsichtlich der Verteilung des Abschreibungsaufwandes auf die einzelnen Rechnungsperioden bestimmt das Gesetz nur, daß die „Einlagen" nach der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer zu berechnen seien. Innerhalb dieser Gebrauchsdauer wäre es möglich — wie wir unter Abschnitt III b gesehen haben —, die Abschreibungen abfallend, ansteigend oder gleichbleibend zu gestalten. Das einfachste Verfahren bildet natürlich die gleichbleibende Abschreibung, wie sie für die schweizerischen Eisenbahnen stets angewendet wurde. Bei Würdigung aller Fehlerquellen, die jedem Abschreibungsverfahren innewohnen, kann gesagt werden, daß sich die gleichbleibende Abschreibung für Eisenbahnanlagen gut eignet.

Die jährlichen Abschreibungen können stück- (einzeln), gruppenweise oder summarisch festgestellt werden. Das Rechnungsgesetz schreibt vor, daß die „Einlagen" nach der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen seien. Jeden einzelnen Gegenstand besonders zu bewerten, ist für Eisenbahnanlagen faktisch unmöglich. Die rechnungsgesetzliche Bestimmung war wohl auch nicht so gemeint. Es hat sich in der Praxis die zweckmäßige Gruppenwertabschreibung herausgebildet, wobei die einzelnen Anlageteile auseinandergehalten und damit auch deren Gebrauchsdauer individuell bestimmt werden konnten.

Zur Veranschaulichung der Anlagenunterteilung und der verwendeten Faktoren für die Festsetzung der jährlichen Abschreibungen sei im Anhang das Erhebungsformular für die „Berechnung der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds" wiedergegeben. Dieses Formular fand für sämtliche Bahnen mit Ausnahme der Drahtseilbahnen Verwendung.

Dieses Formular datiert aus dem Jahre 1910. Es tut deshalb dieser Arbeit keinen Abbruch, wenn nach einem Vierteljahrhundert Erfahrung an eine kritische Durchsicht herangetreten wird. Selbstverständlich könnte dieses und jenes anders gemacht werden. Wir beschränken uns aber darauf, die wesentlichsten Punkte herauszugreifen und einige grundsätzliche Fragen zu dieser technischen Seite des Abschreibungsproblems anzufügen.

Oberbau.

Die Grundlage bilden die Anschaffungs- bzw. Erstellungskosten der Anlagen gemäß Baukonto. Das Schema für die Baurechnung sieht folgende Unterteilung des „Oberbaues" vor:

1. Schienenunterlagen (Schwellen der Geleise und der Weichen usw.).
2. Schienen und deren Befestigungsmittel (auch Zahnstangen).
3. Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen (auch Geleisekreuzungen und Geleiseabschlüsse, sowie die Fundamente).
4. Legen des Oberbaues (inbegriffen außerordentlicher Unterhalt in den 6 ersten Betriebsmonaten).
5. Verschiedenes.

Diese Anlagewerte müssen zur Anpassung an das Schema der „Einlagenberechnung" weiter unterteilt werden, und zwar so, daß einerseits die Anlagen mit verschiedener Gebrauchsdauer ausgeschieden und anderseits weitmögliche Vorarbeit für die Bestimmung der „Entnahmen" getroffen wird.

Die Schwellen werden nach Hartholz, Weichholz und Eisen unterteilt. Man könnte sich fragen, ob nicht auch die besonders teuren Weichen- und Brückenhölzer besonders erfaßt werden sollten.

Die Anlagewerte der Schienen und deren Befestigungsmittel sind vorerst einmal nach den beiden Hauptgruppen auszuscheiden. Die Befestigungsmittel sind so mannigfacher Art, daß eine weitere Spezifikation zu weit führen würde. Mit Rücksicht auf die Bestimmung der „Entnahmen" wäre indessen eine Gliederung derselben nach ihrer Zugehörigkeit wünschenswert: Holz-, Eisenschwellen und Schienenverbindungsstücke.

Die Werte der Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen sind zufolge der geringen Zahl der letztern ohne Schwierigkeit auseinanderzuhalten. Für die Weichen findet eine Zweiteilung der Anlagewerte in der Weise statt, daß der durchgehende Schienenstrang mit den Schienen erfaßt wird, indem dort die ganze Geleiselänge berücksichtigt wird, während unter den Anlagewerten für die Weichen nurmehr ein Zuschlag für die übrigen Anlagenteile zur Verrechnung gelangt. Diese Lösung kann namentlich mit Rücksicht auf die Bestimmung der „Entnahmen" nicht befriedigen. Schwierigkeiten bieten sich für die Ermittlung der jährlichen Abschreibungen immer dort, wo die einzelnen Anlagewerte nicht bekannt sind. Hier sind sie bekannt und nun reißt man sie ganz unnötigerweise auseinander. Es dürfte viel einfacher und zweckmäßiger sein, zur Bestimmung der Abschreibung für die Schienen von der gesamten Geleiselänge die auf die Weichen entfallenden Geleisestücke abzuziehen, als die Werte der Weichen derart zu zerstückeln.

Die Kosten des Legens des Oberbaues werden gemäß Kolonne 9 des Formulars „Einlagenberechnung"[1] in einem prozentualen Zuschlag auf die Anlagewerte verteilt.

Die „Einlagenberechnung" unterteilt nun die Anlagewerte noch einmal, und zwar in Haupt- und Nebengleise. Das geht unbedingt zu weit und kompliziert die Berechnung ganz unnötigerweise. Einmal machen die tatsächlich als solche zu betrachtenden Nebengleise einen verhältnismäßig kleinen Anteil der gesamten Geleiseanlage aus und zum andern wird die geringere Beanspruchung der Nebengeleise vielfach durch andere Entwertungsfaktoren mehr als ausgeglichen. Es hat absolut keinen Wert, auf solche Rappenspaltereien einzugehen, während anderseits große Unterschiede im Verschleiß der nämlichen Anlagengattung unberücksichtigt bleiben. Wir denken dabei namentlich an die Abnützung der Schienen in Geraden und in Kurven. Diesen Unterschieden muß bei der Bestimmung der mittleren Gebrauchsdauer Rechnung getragen werden. Es ist deshalb nicht einzusehen, warum gerade

[1] S. 46, 47.

die unbedeutenden Differenzen in der Gebrauchsdauer von Haupt- und Nebengleisen — wenn solche überhaupt bestehen — durch eine auf Schätzung beruhende Aufteilung der Anlagekosten berücksichtigt werden sollen.

Nach der Aufteilung der Gesamtkosten der Anlagen auf die einzelnen Anlageteile kann nun auf die übrigen Komponenten der Abschreibungsformel eingegangen werden. Die für die „Einlagenberechnung" verwendete Formel lautet:

$$\frac{\text{Sachkosten und Arbeitslöhne} \div \text{Altmaterial}}{\text{Mittlere Gebrauchsdauer}} = \frac{\text{Jahreseinlage}}{\text{(Bilanzwert)}} = \ldots\ldots \text{ in } \%$$
$$\text{(} \quad 100 \quad \text{)}$$

Eine Vereinfachung der Formel wäre durch die Zusammenlegung der Sachkosten und Arbeitslöhne möglich. Die Ausscheidung rührt davon her, daß in der Baurechnung die Kosten für das „Legen des Oberbaues" besonders erfaßt sind.

Gegen den Abzug der Altmaterialwerte ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Wenn aber das Altmaterial nichts wert ist, oder sogar Abbruchkosten verursacht, dann sollte an Stelle des Abzuges ein Zuschlag gemacht werden. Zwischen den Bahnverwaltungen und dem Eisenbahndepartement einigte man sich seinerzeit auf möglichst einheitliche Ansätze für die Altmaterialwerte. So wurden angenommen: für Schienen 70—100 Fr. pro Tonne, für Holzschwellen 30 cts pro Stück, für Eisenschwellen und Befestigungsmittel 70 Fr. pro Tonne und für Weichen 15 % des Anschaffungswertes. Die Praxis hat schon längst erwiesen, daß man mit diesen Ansätzen, von Ausnahmen abgesehen, zu hoch gegriffen hat. Der Hauptfehler scheint in einer Verkennung des Zweckes der Abschreibungen — die Erhaltung des Nominalkapitals zu gewährleisten — zu liegen. Denn es wurden nicht nur einheitliche Preise für das Altmaterial angenommen, sondern weitgehend auch für die Bestimmung der abschreibungsbedürftigen Gesamtkosten. Ja sogar für das Legen des Oberbaues ist ein einheitlicher Ansatz von 10 % der Gesamtkosten für Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen und 12 % für die Trambahnen gewählt worden, obschon die Baurechnung den Bilanzwert genau angibt. Wenn man sich schon bewußt von der gesetzlichen Vorschrift, daß die „Einlagen" nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten (und nicht nach einheitlichen Durchschnittspreisen) zu berechnen seien, abgewendet und die Altmaterialwerte sowie die Arbeitslöhne normalisiert hat, dann hätte man noch einen Schritt weiter gehen und auch die Gebrauchsdauer vereinheitlichen können. Der Unter-

schied in der Gebrauchsdauer von Bahn zu Bahn ist nämlich geringer als die Unterschiede bei den Anlagewerten. Dadurch hätte man auch zu einheitlichen Abschreibungsprozentsätzen kommen müssen und es hätte sich die umfangreiche Rechnerei bei jeder Bahn erübrigt. Das wäre dem heutigen Zustand vorzuziehen gewesen, obschon ein solches Verfahren den Anforderungen an eine sorgfältige Anlagenbewertung selbstredend nicht zu genügen vermag. Richtig ist einzig, in Kolonne 5 und 9 der „Einlagenberechnung"[1] die vom Gesetze vorgeschriebenen und der Baurechnung zu entnehmenden Anlagewerte einzusetzen. Nach dieser Zwischenbemerkung kommen wir auf die Berücksichtigung der Altmaterialwerte für die Bestimmung der jährlichen Abschreibungen zurück.

Im Gegensatz zu den Anschaffungskosten handelt es sich bei den Altmaterialwerten um unbekannte Größen. Es ist deshalb willkürlich, die Altmaterialwerte einheitlich mit einem absoluten Betrag anzunehmen. Den einzigen Anhaltspunkt für die Schätzung des Altmaterials bieten die Anschaffungskosten. Die beiden Werte werden im allgemeinen stets in einem gewissen Verhältnis zueinander stehen, so daß es angezeigt ist, die Altmaterialwerte in Prozenten des Neuwertes zu bestimmen, wie dies für die Weichen, nicht aber für die übrigen Materialien gemacht wurde.

Bei der Schätzung der Gebrauchsdauer der einzelnen Anlageteile ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß es sich dabei um eine mittlere Dauer handelt. Wir haben bereits angedeutet, daß dem unterschiedlichen Verschleiß der Schienen auf geraden Strecken und in Kurven bei der Festsetzung der Gebrauchsdauer Rechnung zu tragen ist. Bekanntlich übt auch die Bodenbeschaffenheit auf die Gebrauchsdauer der Schwellen einen wesentlichen Einfluß aus (Tunnel, Lehm, Moos usw.). Besondere Verhältnisse in dieser Beziehung sind hier zu berücksichtigen. Man ist allgemein darüber einig, daß die Gebrauchsdauern für die Oberbaubestandteile seinerzeit viel zu hoch angenommen wurden. Nachdem nun auch noch die Geschwindigkeitserhöhungen und die größeren Zugslasten das ihrige zur Beschleunigung des Verschleißes beigetragen haben, tritt der Fehler besonders stark in Erscheinung. Bei einer Zahnradbahn ist man ausnahmsweise sogar auf eine Gebrauchsdauer für den Oberbau von 300 Jahren und dadurch auf einen jährlichen Abschreibungsansatz von 0,23 % gekommen. Diese Annahme mag u. U. vom technischen Standpunkt aus gesehen zutreffend sein, niemals aber vom wirtschaftlichen. Dieser Optimismus hätte vielleicht in der Konzessionsdauer seine Grenze finden sollen.

[1] S. 46, 47.

Die auf Grund der besprochenen Komponenten ermittelte „Jahreseinlage" in Franken wird in einer Verhältniszahl zum Bilanzwert des „Oberbaues" in Beziehung gesetzt und wir erhalten den jährlichen Abschreibungsprozentsatz. Diese Formel ist richtig, sofern der Berechnung der jährlichen Abschreibungen die Bilanzwerte zugrunde gelegt wurden. Wir haben aber bereits darauf hingewiesen, daß an Stelle der Bilanzwerte Durchschnittspreise zur Verwendung gelangten. Der dadurch entstehende Fehler läßt sich an einem Beispiel eindrücklich nachweisen. Angenommen eine Tonne Schienen mit einem Bilanzwert von 300 Fr. sei in 50 Jahren abzuschreiben; für die „Berechnung der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds" sei indessen mit einem Durchschnittspreis von 200 Fr. gerechnet worden. Dann ergibt sich folgende Abschreibungsrechnung:

a) bei richtiger Berechnung:

$$\frac{\text{Fr } 300}{50} = \frac{\text{Fr } 6}{\frac{(300)}{(100)}} = 2\%,$$

b) nach Einlagenberechnung: gemäß Formular (S. 46/47):

$$\frac{\text{Fr } 200}{50} = \frac{\text{Fr } 4}{\frac{(300}{(100)}} = 1{,}33\ \%.$$

Der Fehler der „Einlagenberechnung" liegt nun nicht, wie man auf den ersten Blick vermuten könnte, im Umstand begründet, daß an Stelle des Bilanzwertes von 300 Fr. ein fiktiver Anlagewert von 200 Fr. abgeschrieben wurde, sondern darin, daß man die ermittelte Jahreseinlage von 4 Fr. zur Bestimmung des Abschreibungsprozentsatzes einem der Einlagenberechnung fremden Faktor, nämlich dem Bilanzwert von 300 Fr., gegenübergestellt hat. Konsequenterweise hätte bei Verwendung von Durchschnittspreisen wie folgt gerechnet werden müssen:

$$\frac{\text{Fr } 200}{50} = \frac{\text{Fr } 4}{\frac{(200)}{(100)}} = 2\%.$$

Man wäre also bei Vermeidung des rein arithmetischen Fehlers, trotz der Verwendung von Durchschnittspreisen, zum richtigen Endergebnis gelangt. Da die „Einlagenberechnung" aber auch die Grundlage für die Bestimmung der Höhe der „Entnahmen" bildet, kann der Verwendung von Durchschnittspreisen dennoch nicht zugestimmt wer-

den. Wenn hier von „Durchschnittspreisen" die Rede war, so verstanden wir darunter die einheitliche Festsetzung von Materialpreisen für eine Vielheit von Unternehmungen ohne Rücksichtnahme auf die individuellen Bilanzwerte. Selbstverständlich ist gegen die Verwendung von „Durchschnittspreisen" innerhalb ein und derselben Unternehmung nichts einzuwenden.

Aus diesen Ausführungen läßt sich erkennen, daß die Berechnungen über die jährlichen Abschreibungen auf dem „Oberbau" von zu optimistischen Altmaterialwerten und Gebrauchsdauern ausgegangen sind und daß überdies ein arithmetischer Fehler wesentlich dazu beigetragen haben dürfte, die betriebswirtschaftlich notwendige Bindung von Mitteln für den Ersatz der Anlagen zu vereiteln.

Elektrische Einrichtungen.

Der Berechnung der jährlichen Abschreibungen auf den elektrischen Anlagen und Einrichtungen sind richtigerweise durchwegs die Bilanzwerte zugrundegelegt worden. Im Gegensatz zum „Oberbau" sind die Sach- und Arbeitskosten für die elektrischen Einrichtungen in der Baurechnung nicht auseinandergehalten. Die „Einlagenberechnung" kann deshalb auf eine solche Ausscheidung ebenfalls verzichten. Die angenommenen Altmaterialwerte und die Gebrauchsdauern haben sich auch bei diesen Anlagen als übersetzt erwiesen, wiewohl die nachteiligen Folgen noch nicht so sehr in Erscheinung getreten sind, weil es sich um verhältnismäßig junge Anlagen handelt.

Maschinen und mechanische Einrichtungen der Werkstätten.

Für sämtliche Bahnen gelangt ein einheitlicher Abschreibungssatz von 2,5 %, entsprechend einer Gebrauchsdauer von 40 Jahren, zur Anwendung. Die Einheitlichkeit ist darauf zurückzuführen, daß die Maschinen früher im Kapitel „Mobiliar und Gerätschaften" der Baurechnung enthalten waren, für die ebenfalls ein gemeinsamer Abschreibungssatz von 2,5 % gilt. Es ist in die Augen springend, daß eine Gebrauchsdauer von 40 Jahren für Maschinen ganz allgemein übersetzt ist. Eine Aufteilung der Anlagekosten in die zwei Hauptgruppen Maschinen und mechanische Einrichtungen mit den Umständen angemessenen Abschreibungen drängt sich deshalb auf.

Rollmaterial.

Beim Rollmaterial wäre die Einzelwertabschreibung möglich, da die Bilanzwerte durch ein Inventar über die Kosten jedes einzelnen Fahrzeuges bekannt sind. Die gewählte gruppenmäßige Abschreibung bietet indessen alle Gewähr für eine zuverlässige Bestimmung der jährlichen Abschreibungen.

Als Altmaterialwerte sind angenommen worden: 7 % der Neukosten für Lokomotiven, 6 % für Motorwagen, 5 % für Personenwagen und 4 % für Lastwagen. Dabei hat man offenbar dem Umstande keine Rechnung getragen, daß zur Erzielung solcher Altmaterialwerte teilweise ganz beträchtliche Abbruchkosten entstehen, die den Erlös aus Altmaterial vollständig absorbieren. Auf die Berücksichtigung von Altmaterialwerten für das Rollmaterial sollte deshalb verzichtet werden.

Die im allgemeinen auf 50—60 Jahre geschätzten Gebrauchsdauern der Fahrzeuge werden nicht erreicht. Es sei daran erinnert, daß beim Rollmaterial die Gebrauchsdauer mit der Lebensdauer nicht identisch ist. Ein Fahrzeug mag wohl in irgendeinem Abstellgeleise noch auf seinen Rädern stehen, die für die Gebrauchsdauer vorausgesetzt erfolgswerbende Funktion geht ihm aber ab.

Ein besonderes Kapitel bilden die Zwischenerneuerungen, namentlich bei den Triebfahrzeugen. Es stand zum vorneherein fest, daß zur Erreichung der erwähnten optimistischen Gebrauchsdauer gewisse Anlageteile in der Zwischenzeit ersetzt werden müssen. Wir denken dabei beispielsweise an Dampfkessel und Feuerbüchsen bei den Dampflokomotiven und an Motoren, Wicklungen, Statoren bei den elektrischen Lokomotiven. Geht man vom Standpunkt aus, diese Zwischenerneuerungen dienen der Erhaltung des Fahrzeuges, um die angenommene Gebrauchsdauer überhaupt zu erreichen, dann finden die bezüglichen Kosten keine Deckung im „Erneuerungskonto". Die Abschreibungen haben — wie schon mehr erwähnt — in erster Linie den Zweck, das in den Anlagen investierte Kapital zu erhalten. Sie müssen so bemessen werden, daß bei Außerbetriebsetzung eines Fahrzeuges sich die Umwandlung von festem Kapital in flüssige Mittel vollzogen hat, und zwar in der Höhe des betreffenden Baukontowertes. Dies ist normalerweise der Fall, wenn der Bestand des Erneuerungskontos mit dem Nettoerlös aus Altmaterial den Baukontowert der betreffenden Anlage erreicht. Dieses Ziel darf durch die Zwischenerneuerungen nicht vereitelt werden. Wenn nun das gutbegreifliche Bedürfnis besteht, neben der vollständigen Abschreibung des Fahrzeuges auch die in größeren Zeit-

abschnitten auftretenden Aufwendungen für die Unterhaltung bzw. den Ersatz teurer Bestandteile auf die einzelnen Jahre der Gebrauchsdauer aufzuteilen, so muß dies besonders berücksichtigt werden. Es wäre denkbar, für diese außerordentlichen und temporär auftretenden Unterhaltskosten ein besonderes Konto „Rückstellungen für Anlagenunterhalt" zu schaffen. Mittels dieses Kontos könnten auch die Rollmaterialrevisionskosten auf die einzelnen Jahre aufgeteilt werden. Sollen die Kosten für Zwischenerneuerungen am Rollmaterial im Erneuerungskonto berücksichtigt werden, so müssen die jährlichen Zuweisungen an dieses Konto entsprechend erhöht werden. Es kann dies in der Form eines Zuschlages zum Anlagewert oder durch eine Herabsetzung der Gebrauchsdauer erfolgen. Verschiedene Umstände weisen darauf hin, daß man seinerzeit den Zwischenerneuerungen durch eine Reduktion der Gebrauchsdauern um 5 Jahre Rechnung tragen wollte. Es wurde jedoch bereits darauf hingewiesen, daß die seinerzeit geschätzten Gebrauchsdauern im allgemeinen nicht erreicht werden. Die beabsichtigte Berücksichtigung der Zwischenerneuerungen im Erneuerungskonto wurde dadurch illusorisch gemacht. Es dürfte sich deshalb empfehlen, den Zwischenerneuerungen bei der Berechnung der jährlichen Abschreibungen beispielsweise wie folgt Rechnung zu tragen:

Baukontowert des Fahrzeuges	100 000 Fr.
Zuschlag für Zwischenerneuerungen . . .	20 000 „
Abzuschreiben	120 000 Fr.

Gebrauchsdauer 40 Jahre.

Jährliche Abschreibung $\frac{120000.-}{40} = 3000$ Fr. oder 3 % des Bilanzwertes von 100 000 Fr.

Diese Art der Berücksichtigung von Zwischenerneuerungen ist gemäß Erneuerungsfonds-Reglement der Dampfbahnen für die Einzelauswechslung von Dampfkesseln gewählt worden. Der Zuschlag zum Bilanzwert der Lokomotive wurde auf 19 % (nicht etwa 20 %!) festgesetzt.

Durch den Einbezug der Zwischenerneuerungen verliert das Erneuerungskonto im Grunde genommen seinen Charakter als reiner Wertberichtigungsposten. Doch kann dieser Formfehler hingenommen werden, wenn die eindeutige Ausscheidung von Bewertung und Erneuerung aus dem Berechnungsformular hervorgeht.

Mobiliar und Gerätschaften.

Der Abschreibungsansatz wurde für sämtliche Bahngesellschaften auf 2,5 % festgesetzt. Er dürfte genügend sein, sofern bei den Belastungen des Erneuerungskontos darauf Rücksicht genommen wird, daß dieser Ansatz immerhin eine mittlere Gebrauchsdauer der Gegenstände von 40 Jahren voraussetzt und daß er deshalb nicht jede geringfügige und stets wiederkehrende Erneuerungsausgabe zu decken vermag. Das „Erneuerungsfonds"-Reglement verweist denn auch die Ersatzkosten einzelner Gegenstände unter 10 Fr. auf die Betriebsrechnung.

b) Die Belastungen des Erneuerungskontos.

Sie entsprechen den sogenannten „Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds". Das Rechnungsgesetz bestimmt hierüber folgendes:

„Der Erneuerungsfonds darf nur für die in den Statuten oder Reglementen genannten Zwecke verwendet werden. Diese Zweckbestimmung unterliegt der Genehmigung des Bundesrats."

Der Hinweis auf die Gesellschaftsstatuten ist durch die Aufstellung von individuellen Reglementen hinfällig geworden. Diese werden auf Grund der vom Bundesrat in den Jahren 1909 bis 1912 für die einzelnen, nach technischen Gesichtspunkten ausgeschiedenen Bahngruppen gutgeheißenen Normalreglementen aufgestellt. Sie enthalten die jährlichen Abschreibungsansätze und Grundsätze über die Beanspruchung des Erneuerungskontos. Bei der Durchsicht dieser Reglemente kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß sie noch vom überwundenen Gedanken beherrscht sind, die Abschreibungsrechnung sei ein „Fonds", aus dem geschöpft werden könne, bis er zur Neige gehe. Wir müssen davon absehen, die Berechtigung dieses Eindruckes im einzelnen nachzuweisen und uns darauf beschränken, die Grundsätze zu skizzieren, die für die Belastungen des Erneuerungskontos auf Grund der im Vorangehenden herausgearbeiteten Gesichtspunkte maßgebend sein müssen.

Wir wollen uns noch einmal vergegenwärtigen, daß das Erneuerungskonto im Grunde genommen mit den Ersatzkosten „von erneuerten" Anlagen nichts zu tun hat, sondern lediglich den Verlust ausgleichen muß, der durch die untergegangenen bzw. ausgebauten Anlagenteile entstanden ist. Es ergibt sich dies deutlich beim Rollmaterial, da diese Anlagenteile in der Regel nicht „erneuert", sondern ausrangiert werden. Der Bestand des Erneuerungskontos für das betreffende Fahrzeug wird zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung, die die Abschreibung des Fahrzeuges vom Baukonto zu tragen hat, aufgelöst. Der Anschaffungs-

wert eines allfälligen Ersatzfahrzeuges wird der Baurechnung belastet. Grundsätzlich gleich verhält es sich mit Bezug auf die Belastung des Erneuerungskontos für diejenigen Anlagenteile, die mit Umgehung des Baukontos direkt dem Erneuerungskonto belastet werden. Auch in diesen Fällen kann das Erneuerungskonto nicht mit den Ersatzkosten der neuen Anlage, sondern mit der Summe der auf der alten Anlage angesammelten Abschreibungen belastet werden. Die beiden Beträge werden sich in den wenigsten Fällen decken.

Da gemäß Art. 6 des Rechnungsgesetzes eine Abschreibung vom Baukonto für den durch Erneuerung ersetzten Oberbau nicht stattzufinden hat und anderseits auch keine Oberbauerneuerungskosten auf Baukonto gebracht werden dürfen, werden diese Erneuerungen lediglich das Erneuerungskonto berühren. Die Höhe der Belastung des Erneuerungskontos für die einzelnen Anlagen muß sich, in Verfolgung der aufgezeichneten Grundsätze, nach den in der Berechnung der jährlichen Abschreibungen („Einlagen") festgestellten und verwendeten Einheitspreisen, Altmaterialwerten und Zuschlägen für die Arbeitslöhne richten. Die Richtigkeit der angenommenen mittleren Gebrauchsdauern der einzelnen Anlagenteile vorausgesetzt, erreicht die so ermittelte „Entnahme" genau den Bestand im Erneuerungskonto für die ausgebauten Anlagengegenstände. Zur Vereinfachung der bisher dreiteiligen Entnahmebestimmung würde sich empfehlen, dem Formular „Berechnung der jährlichen Abschreibungen" eine Kolonne anzuschließen, in der die Nettowerte der einzelnen Anlageteile für die „Entnahmen" festgehalten würden.

Beispiel: Einheitspreis für eine Schwelle gemäß „Einlagenberechnung" 8 Fr. zuzüglich 15 % für Arbeitslöhne, abzüglich Altmaterialwert 30 cts = 8,90 Fr.

Das hätte den Vorteil, daß diese Rechnung nur einmal, statt bei jeder „Entnahme" gemacht werden müßte. Stehen die tatsächlichen Erneuerungskosten unter dem so ermittelten Entnahmesatz, so wird man die Belastung des Erneuerungskontos auf die tatsächlichen Kosten beschränken.

Bei Außerbetriebsetzung oder Ersatz von Einrichtungen für die elektrische Betriebsführung ist die Belastung des Erneuerungskontos auch schon auf Grund des Abschreibungsprozentsatzes festgestellt worden, indem der Ansatz mit der Zahl der Jahreseinlagen multipliziert wurde; z. B. 2 % × 20 Jahre = 40 % des Anschaffungswertes. Das

kann nicht richtig sein, da im Prozentsatz der Abschreibung Anlagen mit verschiedenen Gebrauchsdauern und Altmaterialwerten enthalten sind. Wir wollen dies an einem Beispiel veranschaulichen:

Anlage:	Bilanzwert:	Gebrauchsdauer:	Jährliche Abschreibung:
Akkumulator . . .	20 000 Fr.	20 Jahre	1 000 Fr.
Fahrleitung . . .	100 000 „	50 „	2 000 „
	120 000 Fr.		3 000 Fr.

$$\text{Abschreibungsansatz: } \frac{(3000 \times 100)}{120\,000} = 2{,}5\ \%.$$

Wird der Akkumulator nach 15 Jahren außer Betrieb gesetzt und die Belastung des Erneuerungskontos auf Grund des Abschreibungsansatzes ermittelt, so ergibt sich:

15 Jahre à 2,5 % = 37,5 % von 20 000 Fr. . . . . = 7 500 Fr.
Der Bestand im Erneuerungskonto beträgt aber für den Akkumulator: 15 Jahreseinlagen à 1000 Fr. = 15 000 „

Während die Belastung des Erneuerungskontos in diesem Falle zu klein ist, würde sie bei der Fahrleitung zu hoch ausfallen.

Beim Rollmaterial sollte die Bestimmung des Bestandes im Erneuerungskonto für die einzelnen Fahrzeuge keine Schwierigkeiten bieten, wenn in der „Einlagenberechnung" die Anlagewerte von den rückzustellenden Beträgen für die Zwischenerneuerungen getrennt werden. Eine Besonderheit weist indessen der über den Rahmen einer regulären Zwischenerneuerung hinausgehende Ersatz wesentlicher Bestandteile des Fahrzeuges auf, sofern dadurch die angenommene Gebrauchsdauer erhöht wird. In diesem Falle wird man die „Entnahme" so bestimmen, daß dadurch der Hauptzweck des Erneuerungskontos — die Abschreibung des ganzen Fahrzeuges innerhalb der Gebrauchsdauer zu vollziehen — nicht vereitelt wird. Mit andern Worten: Dem Erneuerungskonto kann soviel belastet werden, als dessen Bestand für das betreffende Fahrzeug, vermehrt um die künftigen Abschreibungen nach Maßgabe der neu zu bestimmenden Gebrauchsdauer, den entsprechenden Bilanzwert übersteigt. Beispiel: Ein Fahrzeug im Bilanzwert von 40 000 Fr., dessen Gebrauchsdauer auf 40 Jahre geschätzt war, muß nach 35 Jahren außer Betrieb gesetzt werden. Man entschließt sich zu einem Umbau, der es ermöglichen soll, das Fahrzeug weitere zehn Jahre zu verwenden. Welcher Betrag kann für diesen Umbau dem Erneuerungskonto belastet werden?

Der Bestand im Erneuerungskonto beträgt (35×1000) .	35 000 Fr.
Abschreibungen während der neuen Gebrauchsdauer von 10 Jahren (10×1000)	10 000 „
Zusammen	45 000 Fr.
Bilanzwert des Fahrzeuges	40 000 „
Höchstmögliche Belastung des Erneuerungskontos für Umbaukosten	5 000 Fr.

Es ist klar, daß die Höhe der „Entnahmen" aus dem Erneuerungskonto in der Praxis nicht immer leicht zu bestimmen ist. Bei Berücksichtigung der aufgezeichneten Grundsätze und einer entsprechenden Gestaltung der Einlagenberechnung selbst dürften diese Schwierigkeiten jedoch weitgehend eingeschränkt werden.

c) Die Berechnung des Sollbestandes des Erneuerungskontos.

Gemäß „Erneuerungsfonds"-Reglement soll eine Nachprüfung und Richtigstellung der Einlagenberechnung und der Bestände in der Regel alle zehn Jahre stattfinden und überdies wenn Änderungen in den Bau- und Betriebsverhältnissen dies rechtfertigen.

Die Feststellung der jährlichen Abschreibungen mittels der „Einlagenberechnung" ist namentlich mit Bezug auf die Gebrauchsdauern eine Wahrscheinlichkeitsrechnung auf die Zukunft. In der richtigen Erkenntnis, daß die Menschen im allgemeinen schlechte Propheten sind, sieht das Reglement eine periodische Nachprüfung der Voraussagen mit den tatsächlichen Verhältnissen vor. Es ist nur zu bedauern, daß solche Überprüfungen nicht vorgenommen worden sind. Sie wären unzweifelhaft im wirtschaftlichen Interesse der Unternehmungen gelegen.

Die Nachprüfung und Richtigstellung der „Einlagenberechnung" sind nach den bereits behandelten Grundsätzen für die Bestimmung der jährlichen Abschreibungen vorzunehmen. Daran anschließend ist der Sollbestand des Erneuerungskontos zu ermitteln und die Bilanz entsprechend zu berichtigen.

Es soll im nachstehenden versucht werden, einige Richtlinien zur Bestimmung des „Sollbestandes" im Erneuerungskonto aufzustellen.

Als Grundsatz muß gelten, daß der Sollbestand auf Grund des technischen Alters der einzelnen Anlagenteile zu bestimmen ist. In erster Linie ist somit das mittlere Alter jeder in der „Einlagenberechnung" erfaßten Anlagengruppe festzustellen. Multipliziert man hernach das Produkt mit dem Betrag der für die betreffende Anlagengruppe berechneten Jahresabschreibungen, so erhalten wir den Sollbestand.

Wir wählen zur Veranschaulichung der Sollbestandsrechnung wieder ein Beispiel, dem folgende „Einlagenberechnung" zugrunde liegt. Die Altmaterialwerte und die Zuschläge für Arbeitslöhne werden dabei der Einfachheit halber außer acht gelassen.

Berechnung der jährlichen Abschreibungen.

Gegenstand	Geleiselänge	Per m Geleise		Gesamtmenge		Einheitspreis	Gesamtkosten	Gebrauchsdauer	Jährliche Abschreibung
	m					Fr	Fr	Jahre	Fr
I. Oberbau									
Schienen ohne Weichen . .	10 000	kg	72	t	720	200	144 000	40	3 600
Holzschwellen	10 220	St.	1,5	St.	15 330	10	153 300	20	7 665
Befestigungsmittel	10 220	kg	14	t	143	400	57 200	30	1 907
Weichen	(220)		—		8	3 000	24 000	20	1 200
							378 500		14 372

Abschreibungsansatz: $\left(\frac{14\,372 \times 100}{378\,500}\right) = 3{,}82\,\%$

Es wird angenommen, daß der Sollbestand auf Ende 1935 festgestellt werden soll und die bisherigen „Erneuerungen" im Rahmen der nachstehenden Annahmen stattgefunden haben.

Zu beachten ist, daß die jährlichen Erneuerungen, vom Stichtag der Sollbestandsrechnung rückwärts, so lange auszuziehen sind, bis sie im gesamten den mengenmäßigen Bestand der Einlagenberechnung erreichen. Das maximale Alter soll die für die „Einlagenberechnung" angenommene Gebrauchsdauer nicht überschreiten.

Berechnung des mittleren Alters und des Sollbestandes im Erneuerungskonto:

Schienen: Erneuerung. Jahr	Meter	Alter Jahre	Meterjahre
1934	2 000	1	2 000
1933	5 000	2	10 000
1930	3 000	5	15 000
1928	4 000	7	28 000
Rest	6 000	40	240 000
	20 000		295 000

Mittleres Alter 295 000 : 20 000 = 14,75 Jahre

Sollbestand: 14,75 Jahre × 3600 Fr. (Betrag der jährlichen Abschreibung gemäß Einlagenberechnung) = 53 100 Fr.

Schwellen:	Jahr	Stück	Alter Jahre	Stückjahre
	1934	5 000	1	5 000
	1932	3 000	3	9 000
	1930	2 000	5	10 000
	1927	2 000	8	16 000
	1925	1 000	10	10 000
	Rest	2 330	20	46 600
		15 330		96 600

Mittleres Alter 96 600 : 15 330 = 6,3 Jahre.

Sollbestand: 6,3 Jahre × 7665 Fr. = 48 290 Fr.

Befestigungsmittel:

Dazu gehören sowohl die Verbindungsstücke von Schiene und Schwelle als auch diejenigen von Schiene zu Schiene (Laschen). Während die Laschen mit Zubehör die nämliche Gebrauchsdauer wie die Schienen erreichen werden, dürften die übrigen Befestigungsmittel vornehmlich die Gebrauchsdauer der Schwellen aufweisen. Wir haben deshalb in unserem Beispiel die Gebrauchsdauer der Befestigungsmittel auf Grund des Mittelwertes derjenigen von Schiene und Schwelle angenommen. Die Befestigungsmittel sind mengen-, gewichts- und wertmäßig sehr verschieden. Eine Aufteilung lohnt sich nicht. Man kann nur das mittlere Alter nach Maßgabe des Gewichts in gleicher Weise feststellen wie für die Schienen und Schwellen. Da es sich aber ohnehin nur um eine summarische Rechnung handeln kann, ziehen wir vor, das Alter der Befestigungsmittel auf Grund des mittleren Alters der Schienen und Schwellen zu ermitteln. Dabei bleiben wir uns bewußt, daß das arithmetische Mittel nur einen Annäherungswert darstellt. Wir erhalten dann:

Mittleres Alter der Schienen . . . . . 14,75 Jahre
„ „ „ Schwellen . . . . . 6,30 „
„ „ „ Befestigungsmittel . . 21,05 : 2 = 10,525 Jahre

Sollbestand: 10,525 Jahre × 1907 Fr. = 20 070 Fr.

Weichen: Erneuerung. Jahr	Anzahl	Alter Jahre	Weichenjahre
1934	3	1	3
1933	2	2	4
1930	1	5	5
1928	1	7	7
1924	1	11	11
	8		30

Mittleres Alter: 30 : 8 = 3,75 Jahre.
Sollbestand: 3,75 Jahre × 1200 Fr. = 4500 Fr.

Zusammenstellung.

Schienen	53 100 Fr.
Schwellen	48 290 „
Befestigungsmittel	20 070 „
Weichen	4 500 „
Sollbestand Oberbau per Ende 1935	125 960 Fr.

In gleicher oder ähnlicher Weise wird der Sollbestand des Erneuerungskontos auch für die übrigen einer Abschreibung unterworfenen Anlagen berechnet.

Bei den elektrischen Einrichtungen kommen in der Regel wenig Mutationen vor, so daß die Sollbestandsrechnung keine Schwierigkeiten bietet.

Für das Rollmaterial ist das Alter jedes einzelnen Fahrzeuges bekannt. Wenn die sogenannten Zwischenerneuerungen, wie vorgeschlagen, von den Abschreibungen getrennt werden, läßt sich der Sollbestand des Erneuerungskontos genau und leicht ermitteln.

Die Anlagewerte der Maschinen und mechanischen Einrichtungen der Werkstätten müssen, wie bereits früher bemerkt, voneinander getrennt und mit besonderen Gebrauchsdauern ausgestattet werden. Bei Zuhilfenahme des Maschineninventars ist die Sollbestandsrechnung auch hier leicht durchführbar.

Einzig beim Mobiliar und den Gerätschaften wird die Sollbestandsrechnung auf Grund des Alters der einzelnen Gegenstände auf Schwierigkeiten stoßen. Eine solche Untersuchung hätte aber keinen Sinn, da diese Anlagen die verschiedensten Gebrauchsdauern aufweisen. Im übrigen sind sie wertmäßig nicht von besonderer Bedeutung, so daß man sich auch aus diesem Grunde mit einer Schätzung wird begnügen dürfen.

d) Die buchhalterische Behandlung des Erneuerungskontos.

Zum Schlusse seien noch einige Gedanken über die Behandlung der mit dem Erneuerungskonto zusammenhängenden Buchoperationen geäußert.

Die jährlichen Abschreibungen (Einlagen in den Erneuerungsfonds) werden gestützt auf Art. 11 des Rechnungsgesetzes als Betriebsausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung belastet. Man kann sich mit Recht fragen, ob diese „Betriebsausgaben" nicht wie der übrige Betriebsaufwand der Betriebsrechnung belastet werden sollten. Denkbar wäre die Belastung der einzelnen Betriebsrubriken mit den zugehörigen Abschreibungsbeträgen oder deren Zusammenfassung in einem besonderen Kapitel am Schlusse der Betriebsrechnung. Der gesetzlichen Beordnung liegt die Absicht zugrunde, eine Unterscheidung zwischen den Betriebsausgaben im engeren Sinne und dem vorläufig keine flüssigen Mittel erfordernden Betriebsaufwand zufolge Abschreibung zu machen. Sie hat aber den großen Nachteil, daß der wahre Charakter der Abschreibungen als Betriebsaufwand nicht genügend hervortritt und deshalb zu Trugschlüssen Anlaß gibt. Wesentlichen Anteil an dieser folgenschweren Verkennung der Tatsachen trägt auch die ganz unglückliche Bezeichnung der Abschreibungen mit „Einlagen in den Erneuerungsfonds". Die Belastung der Gewinn- und Verlustrechnung mit den Abschreibungen ist in unserem Falle nicht unbedingt zu verwerfen, obschon sie nicht mehr modern ist. Es muß aber verlangt werden, daß die Abschreibungen unzweideutig als „Abschreibungen auf den Anlagen" bezeichnet und in einem besonderen Posten ausgewiesen werden.

Das Gegenstück zu den sogenannten „Einlagen in den Erneuerungsfonds" bilden die „Entnahmen".

Gemäß Rechnungsverordnung vom 7. November 1913 (Bemerkungen 51 und 68) sind die „Kosten von Erneuerungen, die aus dem Erneuerungsfonds gedeckt werden", der zutreffenden Rubrik der Betriebsrechnung zu belasten. Die Korrektur dieser grundsätzlich unrichtigen Buchung erfolgt dann durch eine Gutschrift in der Verlust- und Gewinnrechnung: „Entnahme aus dem Erneuerungsfonds". Da der Betriebsrechnung Ausgaben aufgelastet werden, die sie eigentlich nicht zu tragen hat, muß im Rechnungsabschluß bei den Betriebsausgaben und beim Betriebsüberschuß eine Unterscheidung der Ergebnisse vorgenommen werden, und zwar:

a) mit den Kosten zu Lasten der Fonds und
b) ohne diese Kosten.

Das reine Betriebsergebnis setzt sich dann in der Gewinn- und Verlustrechnung aus drei Posten zusammen, nämlich:

1. Überschuß der Betriebseinnahmen (oder -ausgaben),
2. Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds,
3. Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Das ganze Buchungsverfahren ist kompliziert und wird den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht. Zu beanstanden ist, daß die „Erneuerungskosten" in die Betriebsrechnung aufgenommen werden, denn sie haben, wie schon dargelegt, mit der Erfolgsrechnung grundsätzlich nichts zu tun. Die Begründung für dieses Vorgehen dürfte in der Überlegung zu suchen sein, daß die Erneuerungen „Ausgaben" verursachen, die mit dem Betrieb im Zusammenhang stehen. Es ist der nämliche Gedankengang, der die „Einlagen in den Erneuerungsfonds" auf die Gewinn- und Verlustrechnung verwies, weil sie keine Ausgaben verursachen. Die Betriebsrechnung ist jedoch keine Einnahmen- und Ausgabenrechnung, sondern eine Erfolgsrechnung aus Aufwand und Ertrag. In konsequenter Verfolgung des der Rechnungsverordnung zugrundeliegenden Gedankens an eine Geldrechnung müßten beispielsweise auch die Bauausgaben vorerst die Betriebsrechnung passieren, um dann, wie die Erneuerungsfonds-Entnahmen, in der Gewinn- und Verlustrechnung storniert zu werden. Dieser theoretisch nicht beizupflichtenden Beordnung muß gerechterweise noch zugute gehalten werden, daß sie in gewissen Fällen dem praktischen Lauf der wirtschaftlichen Vorgänge entgegenkommt. Wir denken dabei beispielsweise an Oberbauerneuerungen. Eine reinliche Trennung der Erneuerungskosten von den Unterhaltskosten wird kaum möglich sein. Es liegt deshalb nahe, die gesamten „Ausgaben" vorerst der Betriebsrechnung zu belasten. Allein, diese Zweckmäßigkeitslösung vermag eine unrichtige Darstellung der Betriebsrechnung nicht zu rechtfertigen, und zwar um so weniger, als die nämliche Wirkung auch ohne dies zu erreichen ist.

Für die buchungstechnische Behandlung der mit dem Erneuerungsfonds zusammenhängenden Fragen ist davon auszugehen, daß die Werteinbußen auf den Anlagen, ausgedrückt durch die jährlichen Abschreibungen bzw. Einlagen in den Erneuerungsfonds, Aufwandposten des betreffenden Jahres sind, wogegen die Ersatz- oder Erneuerungskosten, abgesehen von den in der Betriebsrechnung auszugleichenden Differenzen, nur die Vermögenslage und deshalb die Bilanz berühren. Die Erneuerungen wirken indessen weder vermehrend noch vermindernd auf das Vermögen; sie ändern nur dessen Zusammensetzung, z. B. Schienen und Schwellen statt Geld.

Dieser Sachlage entsprechend müssen die Rechnungsausweise gebildet werden. Zu diesem Zwecke schlagen wir folgende buchhalterische Behandlung der Erneuerungen vor.

Die Ausgaben für Erneuerungen werden einem Interimskonto, z. B. „Erneuerungskosten Oberbau", belastet, wobei auch die Mengen der einzelnen Anlagengegenstände festzuhalten sind. Am Ende des

Berechnung der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds

Eidg. Eisenbahndepartement (Bahn) .....

Gegenstände	1 Gleislänge m	2 Per m Gleis	3 Gesamtmenge	4 Einheitspreis Fr.	5 Gesamtkosten Fr.	6 Ab für Altmaterial per / Fr.	7 Zu ersetzende Werte per Einheit Fr.	8 Zu ersetzende Werte im ganzen Fr.	9 Plus Arbeitslöhne % (Kol. 5) Fr.	10 Total (Kol. 8 + 9) Fr.	11 Mittlere Dauer Jahre	12 Berechnete Einlage für 19.. (Kol. 10:11) Fr.	Bemerkungen
I. Oberbau.													
Hauptgleise													
Stahlschienen, Profil .		kg	t			t							
Zahnstangen; System .		kg	t			t							
Schwellen; Hartholz . .		Stck	Stck			Stck							
Weichholz .		„	„			„							
Eisen . . .		kg	t			t							
Befestigungsmittel . .		kg	t			t							
Nebengleise:													
Weichen (Zuschlag) . .	—	—	Stck										
Gleiskreuzungen (Zuschlag)	—	—	Stck										
Drehscheiben	—	—	„										
Schiebebühnen	—	—	„										
				Total									

Prozentualer Einlageansatz auf dem Bilanzwert des Oberbaues, Ende 19.. $\left(\frac{\text{Kol. 12} \times 100}{\text{Bilanzwert}}\right) = \frac{\quad \times 100}{\quad} = \quad \%$.

II. Elektrische Einrichtungen.												*(Kol. 8:11)*	
A. Kraftwerke und Unterwerke.													
Kraftstationen ohne Maschinen . . .									—	—			
Druckleitungen									—	—			(inkl. Gebäude)
Maschinen, Transformatoren, Leitungs- und Schaltanlagen ohne Apparate . .									—	—			
Apparate									—	—			
Akkumulatorenbatterie									—	—			
B. Elektrische Leitungsanlage.													
Holzmasten			Stck						—	—			
Stangenfüße aus			„						—	—			
Eisenmasten			„						—	—			
Fahrdrahtleitung			kg						—	—			
Speisedrahtleitung			„						—	—			
Ausleger									—	—			
Aufhängung									—	—			
Kabel			m						—	—			
Schienenverbindung			kg						—	—			
				Total									$\left(\frac{\text{Kol. 12} \times 100}{\text{Kol. 5}} = \quad \%\right)$

III. Maschinen u. mech. Einrichtungen d. Werkstatt. Bilanzwert, Ende 19.. Fr. ..... à 2,50 %

IV. Rollmaterial.

Berechnung der %

Dampflokomotiven	Bilanzwerte, Ende 19.. Fr.	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
Elektrische Lokomotiven	„ „ 19.. „	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
Motorwagen	„ „ 19.. „	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
Personenanhängewagen	„ „ 19.. „	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
Lastwagen	„ „ 19.. „	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
Rollschemel	„ „ 19.. „	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
Dienstwagen	„ „ 19.. „	à ..... %	$\left(\frac{100}{\text{Jahre}} = \quad \%\right)$
	Total Fr.		

V. Mobiliar und Gerätschaften. Bilanzwert, Ende 19.. Fr. ..... à 2,50 % $\left(\frac{100}{40 \text{ Jahre}} = 2{,}50\ \%\right)$

Gesamt-Einlage 19..

Jahres wird auf Grund der ermittelten Quantitäten die Belastung des Erneuerungskontos nach Maßgabe der unter Abschnitt VI b hiervor aufgezeichneten Grundsätze festgestellt und dem Konto „Erneuerungskosten Oberbau" gutgebracht. Der auf dem Interimskonto verbleibende Saldo wird alsdann auf die entsprechende Rubrik der Betriebsrechnung abgebucht; bei Oberbauerneuerungen also auf II C 2 (Unterhalt Oberbau). Werden die Erneuerungskosten direkt der Betriebsrechnung belastet, so wird ihr auch die „Entnahme aus dem Erneuerungskonto" direkt gutgebracht. Nach dem nämlichen Prinzip sind auch die zugunsten des Baukontos gehenden Entnahmen aus dem Erneuerungskonto nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung zu führen. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist dann unter „Abschreibungen vom Baukonto" nur noch den durch das Erneuerungskonto und die Altmaterialwerte nicht gedeckten Betrag aus.

Dadurch wird erreicht, daß die Betriebsrechnung den reinen Betriebsüberschuß, ohne die Abschreibungen, ausweist. Die Unterscheidung zwischen dem Betriebsüberschuß mit und ohne Erneuerungskosten fällt weg. In der Gewinn- und Verlustrechnung verschwindet unter den „Einnahmen" der Posten „Entnahmen aus dem Erneuerungskonto"; dafür wird der tatsächliche Betriebsüberschuß ohne die ordentlichen Abschreibungen — die einen besonderen Posten unter den „Ausgaben" bilden — ausgewiesen. Die Bilanz wird von der vorgeschlagenen Änderung nicht berührt.

Die Spezialrechnung über das Erneuerungskonto sollte neben dem reglementarischen Nachweis der Einlagen, Entnahmen und Bestände eine Unterteilung des Gesamtbetrages der Entnahmen nach den Gegenkonten Baurechnung und Betriebsrechnung enthalten. Schließlich würde auch eine mengenmäßige, nach den Materialgattungen der „Einlagenberechnung" geordnete Aufstellung über die jährlichen Belastungen des Erneuerungskontos für die periodischen Sollbestandsrechnungen gute Dienste leisten.

Schlußbemerkungen.

Das Anlagenabschreibungsproblem bildet einen der wichtigsten Pfeiler, auf dem das wirtschaftliche Geschehen einer anlagenreichen Erwerbsunternehmung sich abspielt; auf ihm ruht die schwere Last der Verantwortung für die Erhaltung des der Unternehmung anvertrauten Kapitals.

Diese Erkenntnis vorausgesetzt, haben die vorstehenden Ausführungen vielleicht gezeigt, daß es nicht mehr verfrüht wäre, den ganzen Fragenkomplex der Anlagenabschreibung bei den schweizerischen Eisenbahnen einer neuen Prüfung zu unterziehen.

Die Eisenbahnen Schleswig-Holsteins bis zur Verstaatlichung.

Von

Dr. Overmann in Berlin.

(Mit 3 Kartenskizzen.)

Die Verkehrsverhältnisse Schleswig-Holsteins und die Bedeutung, die ihnen für die Entwicklung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands besonders in den Verkehrsbeziehungen zu seinen nordischen Nachbarn zukommt, haben sich durchweg nie so eindringlich in den Vordergrund geschoben, wie sie es nach der ganzen Lage der Verhältnisse verdienen und wie dies bei anderen Grenzgebieten geschehen ist. So mag es, zur Einleitung einer Darstellung des Eisenbahnwesens der meerumschlungenen Provinz wohl angebracht sein, wenigstens in ganz großen Zügen kurz auf diese Dinge einzugehen. Die eigenartige Lage des schmalen, langgestreckten Landstriches zwischen Ost- und Nordsee, Meeren oder Meeresbuchten, deren Bedeutung für das Verkehrswesen unserer Kulturwelt zwar oft geschwankt hat, aber nie ganz verloren gegangen ist, machte den südlichen Teil der zimbrischen Halbinsel nach der Abwehr der von Osten vordrängenden Slawen nicht nur zu einem politisch stark umstrittenen Grenzgebiet zwischen der deutschen und der dänischen Welt, sondern auch zu einer bedeutsamen Brücke des Verkehrs zwischen Nord und Süd sowohl wie zwischen Ost und West, und aus dieser Lage ergab sich auch von jeher die Entwicklung, der Aufbau und die Bedeutung ihrer Verkehrswege.

Der Jahrhunderte dauernde Kampf zwischen Deutschtum und Dänentum, der auch im Zeitalter der Eisenbahnen noch nicht ausgekämpft war, und der gerade der Richtung der Verkehrswege und der Ausbildung des Eisenbahnnetzes in eigenartiger Weise seinen Stempel aufgedrückt hat, braucht hier im einzelnen nicht dargestellt zu werden. Aber es darf daran erinnert werden, daß das, noch 1000 Jahre später eine, wenn auch

in seinem Wesen veränderte Rolle spielende Danewerk aus der Zeit Karls des Großen stammt, und daß es von dem Dänenkönig Gottfried geschaffen wurde, nicht nur, um als eine Grenzwacht gegen die immer wieder nach Nordosten vordrängenden Sachsen zu dienen, sondern auch um den Nord-Südverkehr an die wohl uralte, im äußersten Schleiwinkel liegende Stadt Schleswig heranzudrücken, wo der Grenzwall die einzige Möglichkeit gab, ihn zu überschreiten. Ein bedeutender Verkehrsstrom kam schon damals aus den nordischen Ländern sowie aus Rußland, er ging von Viborg im Jütischen über den trockenen Geestrücken an Schleswig vorbei und über die Eider, die schon damals die Grenze bildete, nach dem holsteinischen Wedel, wo von altersher die letzte, am weitesten unterhalb gelegene Fährstelle an der Elbe lag; von dem gegenüberliegenden Stade, das damals noch an der Elbe lag, ging es dann weiter in die deutschen Lande.

Lange Zeit war die durch diesen sehr erheblichen Verkehr begründete glänzende Stellung Schleswigs durch die schwedische Wikingerburg Haithabu bedroht, die etwa von 900 bis 1000 südlich der Schlei in unmittelbarer Nähe der Stadt eine überaus glanzvolle Blüte erlebte, die schließlich aber in den deutsch-dänischen Kämpfen als ein zu weit vorgeschobener Außenposten erdrückt wurde und vom Schauplatz der Weltgeschichte abtreten mußte. In der gleichen Zeit war auch der Ostwestverkehr durch die Halbinsel von Bedeutung geworden, indem die Friesen, das älteste deutsche Seehandelsvolk, die damals an der Nordseeküste zwischen Rhein und Weser saßen und wohl auch schon längst sich wieder in ihrer Urheimat an der Westküste Schleswigs angesiedelt hatten, von der Nordsee her mit ihren kleinen Schiffen die Eider und ihren Nebenfluß die Treene bis Hollingstedt, den westlichen Endpunkt des Danewerks, heraufuhren und von dort den kurzen Landweg nach Schleswig nahmen, wo die Schiffahrt auf der Ostsee weiterging; ihre Hauptware waren Tuche. So waren schon vor vielen Jahrhunderten die Hauptrichtungen des Verkehrs durch Schleswig-Holstein vorgezeichnet.

Um das Jahr 975 schuf dann in einem neuen Ansturm Otto II. zwischen Schlei und Eider, also im südlichen Teil des jetzigen Schleswigs, die deutsche Mark Schleswig. Aber schon 50 Jahre später mußte Konrad II. sie dem Dänenkönig Knut dem Großen überlassen, und lange Zeit blieb dann Schleswig, dessen Herzöge später Könige von Dänemark wurden, dem Deutschtum verloren, im Gegensatz zu dem stets mit Deutschland verbunden gebliebenen, von der Eider begrenzten Holstein, das besonders mit seinen Hauptbestandteilen, dem eigentlichen Holstein und der Grafschaft Stormarn aber auch mit seinen weiteren, allerdings lange um-

strittenen Gebieten, dem an der Ostsee gelegenen Wagrien und dem Lande Dithmarschen an der Marschenküste, die Verbindung nach Süden nie aufgab. Aber seit etwa 1375 gelang es den tatkräftigen, stets weiter nach Norden vorstoßenden holsteinischen Grafen von Schauenburg, die wohl als erste von Westfalen (Schaumburg) aus, dem diesem Stamm eigenen Drang nach dem Nordosten vorzudringen, nachgegeben hatten, die Verbindung Holsteins mit Schleswig als dänischem Lehen herzustellen (Vertrag von Nyborg). Ihre rastlosen Bestrebungen wurden schließlich dadurch gekrönt, daß Adolf VIII. von Holstein 1440 das Herzogtum Schleswig als dänisches Erblehen erhielt, und die Verbindung der beiden Länder war bald schon so innig geworden, daß beim Aussterben der Schauenburger Grafen die Ständeversammlung von Ribe am 5. März 1460 zwar König Christian I. von Dänemark aus dem stammverwandten Oldenburger Haus zum Landesherrn von Schleswig und Holstein wählte, dieser aber erklären mußte, „dat se blieven ewig tosamen ungedeelt".

So ist es dann auch durch die Jahrhunderte geblieben, wenn auch die Verkehrsbedeutung Schleswig-Holsteins im wechselnden Hin und Her der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse und bei der immer mehr zunehmenden Betonung des Westens und des Südens doch mehr und mehr zurückging, besonders auch nachdem der Ostwestverkehr mit der Vergrößerung der Schiffe, die nun nicht mehr die kleinen Flüsse befahren konnten, aber dafür die Fahrt um Skagen wagen durften, an Bedeutung verlor. Dabei darf aber erwähnt werden, daß schon um das Ende des 14. Jahrhunderts Lübeck sich entlang der uralten Straße von Lübeck über Artlenburg nach Lüneburg durch den Stecknitzkanal eine Wasserverbindung der Trave durch Stecknitz und Delvenau mit der Elbe bei Lauenburg herstellte, und daß Dänemark 400 Jahre später durch den 3 m tiefen Schleswig-Holsteinischen Kanal (1777—1784) die nicht allzu weit von Kiel entspringende, aber in die Nordsee mündende Eider bei Flemhude mit der Ostsee bei Kiel verband.

Zu den vereinigten Herzogtümern gesellte sich zuletzt noch das Sachsenherzogtum Lauenburg, das, zwischen Holstein und Mecklenburg, seit 1689 mit Lüneburg-Celle verbunden, in seinem eigentlichen Bestande, d. h. ohne das an Hannover fallende Land Hadeln durch den Wiener Kongreß an Preußen kam, das aber von diesem sogleich gegen Schwedisch-Vorpommern an die Krone Dänemark abgetreten wurde. Endlich müssen hierzu als die Eckpfeiler an Nord- und Ostsee noch die Gebiete der Hansestädte Hamburg[1] und Lübeck rechnen sowie weiter noch das alte

[1] Hamburgs Verhältnis zu Holstein und Dänemark wurde maßgeblich geordnet durch den sog. Gottorper Vergleich vom 27. Mai 1768.

Fürstbistum Lübeck mit der Hauptstadt Eutin, das 1803 säkularisiert und Oldenburg zugeteilt wurde, mit dessen Fürstenhaus es schon lange verbunden war[1]. Von Bedeutung aber war, daß Holstein trotz der Verbindung mit dem dänischen Hause stets zum Deutschen Reich gehört hat, von dem es auch zum Herzogtum erhoben worden ist, und so auch ebenso wie natürlich Lauenburg 1815 im Deutschen Bund verblieb, während Schleswig stets außerhalb geblieben ist. Als nun 1848 Schleswig endgültig und vollständig in Dänemark eingegliedert werden sollte, kam es zum Kriege, der trotz der anfänglichen Erfolge der Deutschen auf Grund des Druckes von England, Frankreich und Rußland Schleswig den Dänen auslieferte. Die Ereignisse von 1864 und 1866/67 brachten dann Schleswig-Holstein bis zur uralten Schleswigschen Grenze an der Königsau sowie Lauenburg an Preußen, aber 1920 wurde das nördliche Schleswig von dem Stammlande abgetrennt und in den dänischen Staatsverband eingegliedert.

Neben diesen politischen Verschiebungen des Eisenbahnzeitalters waren auch die Wandlungen der Zollverhältnisse jener Zeit hier von Bedeutung, die seit 1425 von dem Sundzoll beherrrscht wurden, den Dänemark in Helsingör unter den Mauern von Kronborg von der Seefahrt durch den hier nur 4½ km breiten Sund erhob. Im Jahre 1833 entstand hier unter Preußens Führung, das bereits 1818 die Binnenzölle abgeschafft hatte, der deutsche Zollverein, während 1834/37 Hannover mit Braunschweig, Oldenburg und Schaumburg-Lippe den Steuerverein bildete, der langsam abbröckelte, und 1855 standen außer den Hansestädten auch noch Schleswig-Holstein-Lauenburg und Mecklenburg außerhalb des Zollvereins. Der Kampf um die Zölle ist besonders in Holstein, Lauenburg und Mecklenburg heftig gewesen und erst die Einbeziehung Hamburgs in das deutsche Zollgebiet, 15. Oktober 1888, schloß hier die Entwicklung ab.

Für die Entwicklung des Verkehrswesens ist schließlich noch von Bedeutung gewesen die physikalische Gliederung der Halbinsel, die im Westen an der Nordsee die grünen Marschen mit den von den Stürmen zerrissenen Inseln im Wattenmeer und im Osten die verhältnismäßig schmale hügelige Küstenlandschaft aufweist, eine Grundmoränenlandschaft mit Buchenwäldern und tief in die steile Küste einschneidenden Förden, während in der Mitte, durchweg mehr nach Osten verdrückt,

[1] Der jetzige preußische, zum Landesteil Wagrien gehörende Kreis Oldenburg, zu dem auch die Insel Fehmarn gehört, hat dagegen mit dem Oldenburger Haus nichts zu tun, es ist aber der Stammsitz des 1163 nach Lübeck verlegten Bistums. Lübeck selbst und der Oldenburgische Landesteil Lübeck sind inzwischen mit dem 1. April 1937 in Schleswig-Holstein aufgegangen.

der diluviale, wenig fruchtbare Geeststreifen verläuft aus Sand, Moor und Heide bestehend. Schleswig und Holstein selbst haben dabei für sich keinerlei natürliche Grenze.

Diesen tatsächlichen Verhältnissen und dem geschichtlichen Werden entsprechend liegen im Osten Schleswig-Holsteins die großen Güter, die Fürsten- und die Handelsstädte, tief in den Förden und Flußmündungen mit ihren guten Häfen: Lübeck, Kiel, Eckernförde, Schleswig, Flensburg, Apenrade, Hadersleben, während im Westen in der Marsch der Bauer sitzt, Kleingrundbesitz vorherrscht und die Städte (Itzehoe, Heide, Husum, Tondern) weniger groß geworden sind; in der Mitte zählt Rendsburg an der Eider noch zu den Nordseehäfen und nur das im Verkehrsmittelpunkt Holsteins an der Stör gelegene Neumünster bildet hier als große Industriestadt eine Ausnahme, eine Einzelerscheinung.

So mag es verständlich erscheinen, daß wirtschaftlich die Wünsche nach Eisenbahnen in erster Linie auf Verbindungen zwischen Nord- und Ostsee gingen und daß in der Längsrichtung die Entwicklung zunächst die Ostseeküste entlang drängte. Doch wird es anderseits nicht Wunder nehmen, daß die politische Einwirkung der im Zeitalter der Entstehung der Eisenbahnen zunächst maßgebenden dänischen Regierung fast überall dieses Drängen in besondere Bahnen lenkte, und daß somit die Entwicklung, besonders von Deutschland aus gesehen weder den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und Bedürfnissen der Herzogtümer überall entsprach, noch den Wünschen auf die Verbindung mit dem werdenden deutschen Eisenbahnnetz genügend Rechnung trug. Von diesem Gesichtspunkt aus gesehen, mag die Darstellung des Geschehens wohl einen besonderen Reiz bieten, zumal ganz im Gegensatz zu der kürzlich hier (Archiv 1937, Seite 303) dargestellten einheitlich und straff vom Staat geführten Geschichte der hannoverschen Eisenbahnen der Aufbau des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein im wesentlichen einem allerdings staatlich stark beeinflußten privaten Unternehmungsgeist zu danken ist.

Das Bedürfnis nach Eisenbahnen[1] trat unter diesen Umständen wohl am ersten in Lübeck auf, das mit dem Niedergang der Hanse seine Vormachtstellung auf dem Gebiet des Seehandels an Hamburg hatte abgeben müssen, und dem daher an einer guten Verbindung nach der Elbe alles gelegen sein mußte. Weder der Stecknitzkanal noch die im Laufe der Zeit besonders auch seit dem Übergang Lauenburgs an Dänemark stark

[1] Vergl. die Kieler Dissertation von Hedrich: Die Entwicklung des schleswig-holsteinischen Eisenbahnwesens, Altona 1915, bei Hammerich & Lesser.

vernachlässigten Landstraßen konnten diesem Bedürfnis entsprechen; aber Dänemark hatte keinerlei Interesse daran, den Überlandverkehr Lübecks zu unterstützen, sondern es mußte nach wie vor den größten Wert darauf legen, den Schiffsverkehr Lübecks durch den Sund zu fördern, der ihm mühelos große Einnahmen brachte. Der Überlandverkehr durch Sachsen-Lauenburg aber war nach der Flucht Heinrichs des Löwen und seit den Zeiten Barbarossas für Lübeck (1188) und Hamburg (1189)[1] zollfrei, ein Privileg, das naturgemäß der dänischen Regierung wenig angenehm, das aber nicht einfach zu beseitigen war. Für Lübeck kamen von altersher zwei Wege für den Verkehr nach dem Westen in Frage: der uralte Salzweg über Lauenburg und Artlenburg nach Bardowieck—Lüneburg ins Hannoversche und der direkte Weg nach Hamburg, der im Laufe der Zeit wohl wichtiger geworden war. Eine Eisenbahnlinie von (Bremen-)Hamburg nach Lübeck war somit auch die einzige, die die Listsche Karte von 1833 aufwies, während Grote 1834 (vgl. Archiv 1933 S. 621 und 1937 S. 306) von Hamburg und Lübeck nach Lüneburg—Braunschweig und Hannover bauen wollte, ohne auf eine unmittelbare Verbindung zwischen Lübeck und Hamburg besonderen Wert zu legen. Die wirklich von wirtschaftlichen Notwendigkeiten getragenen Wünsche Lübecks auf Verbesserung seiner Verkehrswege[2], die bereits 1831 in London auf Anregung des lübischen Kaufmanns Emil Müller zur Bildung eines Ausschusses zum Bau einer Bahn von Lübeck nach Hamburg führten, stießen aber zunächst vollkommen ins Leere. Nachdem die schon ganz frühzeitig in Kopenhagen vorgebrachten Wünsche auf den Bau einer Bahn nach Hamburg 1833 abgelehnt waren, mußten sich die beiden Hansestädte, um eine Verbesserung der Landstraßen durchzusetzen, durch den Vertrag vom 8. Juli 1840 sogar dazu bequemen, den von Dänemark als Gegenleistung für die Aufwendungen im Landstraßenbau kurzerhand eingeführten Durchgangszoll von 5 Schillingen je 100 Pf. auf 28 Jahre anzuerkennen und ihre Klage beim Deutschen Bundestag gegen diese mit der Rechtslage an sich wohl nicht im Einklang stehende Maßnahme Dänemarks zurückziehen. Die Kommission für den Bau der Lübeck-Hamburger Bahn, aus der sich bereits eine Gesellschaft mit einem Kapital von 2 Mill. Talern gebildet hatte, hatte sich am 3. Juli 1839 bereits aufgelöst. Es mag aber hier, ohne der Darstellung der weiteren Entwicklung der Lübecker Eisenbahnen

[1] 1189 baute Hamburg seinen ersten Hafen.

[2] Vergl.: Das Lübeck-Büchener Eisenbahnunternehmen, aus Anlaß der Eröffnung der neuen Personenbahnhofsanlagen in Lübeck 1908 von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft herausgegeben, sowie 75 Jahre Lübeck-Büchener Eisenbahn, 1926.

vorzugreifen, gleich erwähnt werden, daß Dänemark 1844 ebenso den Antrag auf eine Eisenbahnverbindung Lübecks mit Kiel zurückwies und ebenfalls (am 29. Juli 1845) auch den Anschluß Lübecks an die Berlin-Hamburger Bahn einfach ablehnte.

Inzwischen hatte sich die Tätigkeit Kopenhagens nicht in diesem negativen Verhalten erschöpft, sondern man hatte, vielleicht nicht zuletzt aus der Einstellung Lübecks heraus, den Wert des neuen Verkehrsmittels erkannt, wie man auch der Pflege des offenbar in den Herzogtümern ganz besonders arg vernachlässigten Straßenwesens zunächst sein Augenmerk zugewandt hatte. Dazu kam, daß auch Hamburg trotz seiner unvergleichlichen Lage an der Elbe sich der Einsicht nicht hatte entziehen können, daß ohne Eisenbahnen in Zukunft nicht auszukommen sei. Trotz des eifrigen Eintretens Dänemarks für die Schwesterstadt Altona bleibt doch Hamburg der Ruhm, die erste Eisenbahn im Schleswig-Holsteinischen Wirtschaftsraum zustande gebracht zu haben, die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, die, und das beleuchtet die politischen Verhältnisse wohl am besten, fast bis zum Ende der dänischen Zeit ohne Anschluß an das holsteinische Eisenbahnnetz und an Lübeck blieb.

Es darf aber gleichwohl kurz hier darauf hingewiesen werden, daß die Hamburg-Bergedorfer Bahn[1] nicht nur örtlichen Wünschen ihre Entstehung verdankt, sondern daß man in Hamburg ihre Weiterführung ins Reich wohl von vornherein ins Auge gefaßt hatte, allerdings hatte man ursprünglich wohl mehr an Hannover, Braunschweig und Magdeburg gedacht als an Berlin. Daß man sich lange nicht recht über das, was zu geschehen hatte, entscheiden konnte, mag nahe gelegen haben, immerhin konnte ein im August 1838 gebildeter Ausschuß, aus dem sich dann im Oktober die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft entwickelte, am 21. November zur Aktienzeichnung auffordern mit dem Erfolg, daß bereits am 2. Dezember das erforderliche Kapital zur Verfügung stand. Lübeck und Hamburg (Bergedorf war damals noch beiderstädtisch) erteilten darauf am 11. und 25. Mai 1840 die nötigen Konzessionen, und noch bevor der Bau fertig war, verständigten sich die beteiligten Regierungen einschließlich Kopenhagens in dem Vertrage vom 8. November 1841 bereits über den Weiterbau der Bahn nach Berlin, die nach der letzten und ausgeführten Planung außer lauenburgischem auch holsteinisches Gebiet (bei Reinbek) berührte. Diese Entwicklung braucht hier nicht weiter verfolgt zu werden (vgl. hierzu in der „Reichsbahn“ 1936, Seite 1055). Es sei nur erwähnt, daß die Hamburg-Berge-

[1] Vergl. 90 Jahre Hamburg-Bergedorf, Reichsbahn 1932, S. 411.

dorfer Bahn in den Tagen des großen Brandes von Hamburg (5.—8. Mai 1842) zuerst in Tätigkeit trat und daß sie am 16. Mai ohne Zwischenbahnhöfe in Betrieb genommen wurde. Die Endstrecke der Berlin-Hamburger Bahn von (Boizenburg—)Büchen durch den lauenburgischen Sachsenwald (Friedrichsruh) und durch den holsteinischen Kreis Stormarn (Reinbek) wurde am 15. Dezember 1846 fertig. Der von der dänischen Regierung verlangte Anschluß der Hauptstadt Lauenburg an die Bahn bei Büchen, der zum Ausgleich für die von der Gesellschaft erstrebte bessere Linienführung durch den Sachsenwald mit dem berühmt gewordenen, erst am 1. April 1937 gefallenen Lauenburger Privileg der unentgeltlichen Fahrt und Frachtbeförderung für die Strecke Lauenburg—Büchen belastet worden war, kam (und zwar gleichzeitig mit dem Anschluß Lübecks) erst am 15. Oktober 1851 zustande.

Noch bevor über den Bau der Hamburg-Bergedorfer Bahn eine Entscheidung getroffen war, hatte die von Kopenhagen energisch betriebene Vollendung der Altona-Kieler[1] Chaussee, die die Hauptpunkte Holsteins über Quickborn—Bramstedt—Neumünster miteinander verband, 1. Januar 1832, den Gedanken aufkommen lassen, auf der neuen Landstraße einen Verkehr mit Dampfwagen einzurichten. Daraus entwickelten sich sofort Pläne, eine richtige Eisenbahn zwischen Altona und Kiel[2] zu bauen und so wurde noch im Dezember 1835 eine Königliche Kommission eingerichtet, die die Frage der Erbauung von Eisenbahnen prüfen sollte und die sehr bald als erstes feststellte, daß der Bau einer Bahn zwischen Lübeck und Hamburg den dänischen Interessen durchaus zuwiderlaufe und daher nicht zur Genehmigung empfohlen werden könne. Die Weiterbearbeitung des Gedankens führte dann zu der Verordnung vom 10. Mai 1839, die die Vermessung einer Eisenbahnlinie von Altona über Segeberg nach Neustadt und Kiel anordnete. Die Sorge, daß nicht Kiel, sondern Neustadt der Endpunkt der Nord-Ostseebahn werden könne, oder daß die Führung der Kieler Bahn über Segeberg für Kiel zu ungünstig werden würde, veranlaßte noch im September 1839 die Gründung einer Gesellschaft in Kiel, die eine Bahn direkt nach Altona und Hamburg bauen wollte, eine Strecke, die der Staat jedoch nicht selbst vermessen lassen wollte. Ebenso bildete sich in Altona im Frühjahr 1840 ein Ausschuß für eine Bahn nach Kiel, der sich im Mai mit dem Kieler zusammenschloß. Den vereinigten Ausschüssen gelang es leicht, durch den Kieler Professor Hanssen[3] den Nachweis zu erbringen, daß nicht Neustadt, son-

[1] Kiel war, nachdem Lübeck 1226 reichsfrei geworden war, der Sitz der Schauenburger geworden.

[2] Vergl. 90 Jahre Altona-Kiel, Reichsbahn 1934, S. 829.

[3] Holsteinische Eisenbahn I Ausmündungspunkt an der Ostsee: Kiel oder Neustadt? II Endpunkte Altona und Kiel, Kiel 1840 bei Mohr.

dern Kiel der Endpunkt der Nordostseebahn werden und daß sie möglichst direkt und nicht über Segeberg geführt werden müsse, obwohl eine Strecke über Segeberg fast 1 Meile kürzer werden würde. Nachdem inzwischen Dänemark in leichter Anlehnung an das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unter dem 18. Mai 1840 die Bedingungen bekanntgemacht hatte, zu denen die Regierung die Genehmigung zum Bau von Eisenbahnen in den Herzogtümern gestatten würde, erhielten die vereinigten Kieler und Altonaer Ausschüsse die Erlaubnis, zur Zeichnung von Aktien für eine Altona-Kieler Bahn[1] aufzufordern, und so veröffentlichten sie am 14. Januar 1841 ihr Programm für den Bau der Bahn, die von Altona über Pinneberg—Barmstedt—Kellinghusen—Neumünster nach Kiel führen sollte. Es gelang jedoch zunächst nicht, das nötige Geld zusammenzubekommen, da sich der Hamburgische Geldmarkt aus begreiflichen Gründen ähnlich wie bei der Planung der hannoverschen Bahnen zurückhielt, zumal man auch in Hamburg die Hoffnung auf den baldigen Bau der Bahn nach Lübeck noch nicht aufgegeben hatte und überdies von Kopenhagen aus der Bau einer Querbahn von Flensburg nach Husum und Tönning im Schleswigschen zum Teil mit militärischen Gründen gefordert wurde. Auch von Glückstadt aus wurden schon damals Pläne laut, nach Kiel zu bauen, wobei der alte Gedanke, durch Glückstadt (1616 als neue Hauptstadt Holsteins, Hamburg zum Trutz, gegründet) Hamburg Verkehr zu entziehen, wieder lebendig wurde und für Glückstadt ins Feld geführt werden konnte, daß es unterhalb Stades gelegen und somit auch zolltechnisch günstiger lag als Altona. Nachdem indes die Regierung 5000 von den für erforderlich gehaltenen 18 500 Aktien übernommen und auch Altona und Kiel ihre Beteiligung auf 4000 und 3000 Stück erhöht hatten, konnte am 16. Juni 1842[2] die Altona-Kieler Eisenbahn in Altona gegründet werden, und am 28. Juni erteilte der König die Konzession. Die zweite Generalversammlung der Gesellschaft beschloß dann am 30. November die Linie statt geradenwegs über Barmstedt etwas mehr westlich über Elmshorn nach Neumünster zu führen. Man hoffte trotz des Umweges besser dabei zu fahren, da man auf mehr Verkehr rechnen konnte, außerdem konnte dann Glückstadt besser angeschlossen und dabei eine Linie Glückstadt—Altona erzielt werden statt der ursprünglich geplanten Strecke Glückstadt—Kiel. Es gelang nun unter der Leitung des tatkräftigen von der Leipzig-Dresdner Bahn übernommenen Ingenieurs Eduard Dietz, des späteren Direktors des Unternehmens, seit

[1] Zur Baugeschichte der Altona-Kieler Bahn vergl. den Geschäftsbericht 1868, S. 7 ff.

[2] Vergl. Reichsbahn 1932, S. 552.

März 1843 sehr schnell, die Bahn fertigzustellen, und im Juli 1844 konnten bereits zwischen Altona und Neumünster Probefahrten stattfinden. Nur mühsam gelang es der Behörde, die feierliche Eröffnung der ersten, 105 km langen Eisenbahn[1] in den vereinigten Herzogtümern bis zum 18. September 1844, dem Geburtstag des Königs, hinauszuschieben[2] Es darf gleich hier hinzugesetzt werden, daß noch vor Vollendung der Strecke und im Anschluß an den Beschluß, die Linie über Elmshorn zu legen, die Regierung unter dem 10. November 1843 die Genehmigung zur Gründung einer A.-G. für die Bahn Elmshorn—Glückstadt gab, wobei allerdings der Vorbehalt gemacht wurde, daß dem Bau einer Abkürzungslinie zur Herstellung einer direkten Strecke Glückstadt—Kiel unter Umgehung von Elmshorn keine Hindernisse bereitet werden dürften. Zum Bau einer solchen Linie ist es aber nie gekommen. Den Betrieb auf der 16,5 km langen Linie übernahm die Altona-Kieler Bahn und eröffnete ihn am 20. Juli 1845; Zwischenbahnhöfe waren vorhanden in Siethwende und Herzhorn.

Mit der Eröffnung der Altona-Kieler Bahn war der Grundstein für den Aufbau des holsteinischen und des schleswigschen Eisenbahnnetzes gegeben. Und mag auch die Linienführung über Elmshorn sich nicht immer günstig ausgewirkt haben, so war doch im ganzen gesehen der Gedanke richtig, und es ist nur erstaunlich, wie wenig Hamburg und Altona mit ihren Eisenbahnwünschen gegenseitig aufeinander reagierten: die Eröffnung der Kieler Bahn wurde in Hamburg, obwohl doch die Berlin-Hamburger Bahn schon im Werden begriffen war, kaum beachtet, und über 20 Jahre blieben die Bahnhöfe Altona und Hamburg ohne Eisenbahnverbindung miteinander, wie überhaupt der Anschluß Hamburgs an das schleswig-holsteinische und das linkselbische Eisenbahnnetz ein Kapitel für sich ist. Dagegen wurde sowohl in Kiel[3] als auch in Altona die Bahn sofort an die Förde und an die Elbe geführt und Altona kam dadurch 20 Jahre früher in den Besitz eines Eisenbahnkais als Hamburg. Übrigens war sogar Harburg früher (1847) mit der Eisenbahn an das Wasser angeschlossen worden als Hamburg. Am ungünstigsten wirkte sich in Zukunft wohl die lediglich auf die örtlichen

[1] Zwischenstationen waren zunächst nur Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Wrist für Kellinghusen, Neumünster und Bordesholm, daneben für den Güterverkehr einige Haltepunkte, von denen Eidelstedt, Dauenhof, Brokstedt und Voorde noch zur Dänenzeit auch für den Personenverkehr eingerichtet wurden.

[2] Bis zur Eröffnung der ersten Eisenbahn in Dänemark (Kopenhagen—Roskilde) dauerte es noch 3 Jahre, 27. Juni 1847.

[3] Die Linie Kiel—Korsör wurde 1856 mit dänischen Schiffen eingerichtet und seit 1880 auch mit deutschen Schiffen betrieben, vergl. Reichsbahn 1934, S. 833.

Verhältnisse abgestimmte Lage des Altonaer Bahnhofs aus, die einem richtigen Zusammenschluß der Bahnen in Groß-Hamburg in verkehrlicher und betrieblicher Hinsicht doch sehr hindernd im Wege stand. Auch die Verbindung zum Hafen war bei der Lage des Bahnhofs auf dem 28 m über der Elbe liegenden Geestrücken, der überdies für Hafen und Hafenbahn nur einen schmalen Raum ließ, ungünstig und schwierig. Man schuf, nachdem man der Kosten wegen den von Anfang an geplanten Tunnelbau aufgegeben hatte, eine schiefe Ebene 1 : 6, auf der die Wagen bis 1849 mit Pferden und seitdem mit einer feststehenden Dampfmaschine bewegt wurden. Erst 1876 wurde der 1 : 36 geneigte Tunnel fertig, der bei dem großen Umbau Altona 1895 auf 960 m verlängert wurde und seit 1911 elektrisch betrieben wird.

Noch während des Baues der Altona-Kieler Bahn hatte sich wieder Lübeck bemüht, Anschluß an das werdende Eisenbahnnetz zu bekommen, indem es den Bau einer Bahn von Lübeck nach Kiel zu erreichen suchte, ein Plan, den auch Altona-Kiel zu verfolgen bereit war, in der Erwartung, daß damit auch ein Anschluß an die Berliner Bahn zu erreichen wäre. Aber auch hier stieß die deutsche Hansestadt zum zweiten Male auf ein unüberwindbares Nein der dänischen Regierung (1844). Die Lage war für Lübeck damals insofern wieder sehr schwierig geworden, als nicht nur die Bahnverbindung Kiel—Altona, Hamburg—Berlin Lübeck umgehen würde, sondern auch darüber hinaus Linien von Neumünster über Oldesloe an die Berliner Bahn bei Schwarzenbek sowie ein Anschluß Neustadts an das Eisenbahnnetz Holsteins geplant waren. Überdies wurde in Verbindung mit den hannoverschen Bahnprojekten eine Linie von Boizenburg an der Elbe nach Schwerin, Wismar und Rostock geplant (vergl. Archiv 1937 S. 307). Tatsächlich sind aber diese Pläne im südlichen Holstein und im Lauenburgschen sowie im anschließenden Mecklenburg damals nicht weiter verfolgt worden, und die Entwicklung ging, abgesehen von dem bereits erwähnten Anschluß Glückstadts an die Altona-Kieler Bahn zunächst nach Norden. Hier war in Anlehnung an die bereits in Schleswig konzessionierten Bahnen am 23. Dezember 1844, also kurz nach Eröffnung der Altona-Kieler Bahn die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn-Gesellschaft in Rendsburg gegründet und am 4. April 1845 konzessioniert worden, und die 33½ km lange Strecke wurde nach nur fünfmonatiger Bauzeit am 18. September 1845 von der Altona-Kieler Bahn auf Grund des Betriebsvertrages vom 17. August/5. September 1845 mit den Zwischenbahnhöfen Nortorf und Bokelholm dem Betrieb übergeben. 1847 wurde die Strecke um 1½ km durch den südlichen Teil der Festungswerke bis an die Obereider verlängert.

Nichts hätte nun näher gelegen, als, nachdem man einmal durch die Altona-Kieler Bahn einen Grundstock geschaffen hatte, nunmehr nach Norden und Süden eine doch fast vorgezeigte Entwicklung des Eisenbahnnetzes vorzunehmen, und ein Blick auf die kürzlich hier dargestellte Geschichte der hannoverschen Eisenbahnen zeigt, was hätte geschehen können, wenn ein sachlicher und einheitlicher Wille die Bestrebungen richtig geleitet hätte. Nach Norden hätte man von Neumünster-Rendsburg aus über die Geest vorschieben oder von Kiel aus eine Küstenlinie bauen können, auch hätte eine Fortsetzung der Glückstadter Linie durch die Marsch oder den sicheren Geestrand entlang nahe gelegen. Unbedingt hätte man aber in der umgekehrten Richtung an Hamburg und die Berlin-Hamburger Bahn anschließen und eine Verbindung mit dem sich schon klar abzeichnenden hannoverschen Netz suchen müssen, wohin doch seit Jahrhunderten die Verkehrsrichtung drängte. Nichts von alledem geschah, nur schwache Ansätze hier und da, ein fester Wille wohl nur in Lübeck einerseits und in Kopenhagen in anderer Richtung: auf Schleswig allein und auf Abkehr vom deutschen Eisenbahnnetz ausgerichtet. Aber auch hier fehlte die Tatkraft, und so kam es, daß, bevor der Eisenbahnbau in Schleswig in die Tat umgesetzt wurde, es endlich Lübeck gelungen war, den Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz zu finden. Im Frühjahr 1845 hatte sich ein aus Lübeckern, Möllnern und Lauenburgern gebildeter Ausschuß erneut an die Regierung in Kopenhagen gewandt, um die Genehmigung zu den Vorarbeiten für eine Bahn von Lübeck nach Büchen zu erhalten, mit der man nicht nur eine, wenn auch unvollkommene Verbindung nach Hamburg herstellen wollte, sondern von der man auch annehmen konnte, daß eine Verlängerung nach Lüneburg und ins Hannoversche zu erreichen sei. Aber auch nun war die dänische Regierung nicht für eine solche Verbindung zu haben, von der sie vorgab und auch wohl annahm, sie würde die Interessen und die Rechte der Altona-Kieler Bahn verletzen. Und erst als sich Lübeck an den Bundestag in Frankfurt wandte und hier die Unterstützung Preußens und Österreichs fand und als auch der schwedische und der russische Gesandte sich dahin aussließen, ihre Regierungen müßten eine gegen Lübecks Verkehrsinteressen gerichtete Handlungsweise Dänemarks als auch gegen die Interessen ihrer Länder an der Ostseefahrt gerichtet ansehen, bequemte sich Kopenhagen zu der Einsicht, daß die ablehnende Haltung nicht mehr aufrechtzuhalten sei. So erklärte die Regierung am 14. Januar 1847 endlich, daß sie einem Gesuch Lübecks auf Konzessionierung einer Bahn nach Büchen „mit Vergnügen" entsprechen würde[1]. Demgemäß über-

[1] Vgl. die oben erwähnte Denkschrift der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Ges.

reichte der Senat unter dem 2. Februar diesen Antrag, den er jedoch gleich auf die Fortsetzung der Bahn nach Lauenburg und Lüneburg aus dehnte. Die Frage der Verlängerung der Strecke über Büchen hinaus war indes schon insofern entschieden, als Dänemark, wie bereits erwähnt, der Führung der Berlin-Hamburger Bahn über Büchen zugestimmt und dabei die Forderung auf Verbindung Lauenburgs mit der Hauptbahn durch die Berlin-Hamburger Bahn aufgestellt und durchgesetzt hatte. Der Weiterbau auf dem linken Elbufer nach Lüneburg stand damals indes außerhalb der Erörterung, doch gab Dänemark dazu eine allgemeine Zusicherung. Am 23. Juni 1847 kam es zu einem Staatsvertrag zwischen Lübeck und Dänemark über die Büchener Bahn, der indes ähnlich wie bei der Berlin-Hamburger Bahn den Transitzoll bestehen ließ, während der Verkehr auf der Altona-Kieler Bahn, die holsteinisches Gebiet nicht verließ, keinem Zoll unterworfen war. Ein Versuch der Altona-Kieler Bahn, die Konzession für die Strecke Lübeck—Büchen zu bekommen, hatte keinen Erfolg, da eine ihr von Kopenhagen auferlegte Verständigung mit dem Lübeck-Büchener Ausschuß nicht gelingen wollte. Vielmehr erhielt der Ausschuß am 28. August von Dänemark und am 1. September von Lübeck die Erlaubnis zu den Vorarbeiten. Doch ließ Altona-Kiel nicht locker und beantragte am 27. November 1847 die Konzession für eine Bahn Altona—Lübeck, die sie als Zweigbahn ihrer Stammlinie ansehen wollte und auf die sie somit einen Anspruch zu haben glaubte. Die politischen Ereignisse der kommenden Jahre waren jedoch diesen Plänen, aber auch dem Fortschritt des Lübeck-Büchener Unternehmens abträglich, so daß erst am 22. Januar 1850 die erste Generalversammlung der Lübeck-Büchener Gesellschaft stattfinden konnte. Lübeck selbst hatte die Mehrheit der Aktien übernommen, und am 18. Februar erteilte die vom Deutschen Bundestag eingesetzte Statthalterschaft des Herzogtums Lauenburg die Konzession und genehmigte die Statuten. Der Bau ging nun schnell vonstatten, und am 15. Oktober 1851 wurde die 49 km lange Strecke Lübeck—Büchen mit den Zwischenbahnhöfen Blankensee, Sarau, Ratzeburg, Mölln und Roseburg gleichzeitig mit der Lauenburger Zweigbahn der Berlin-Hamburger Bahn, die in Dalldorf einen Zwischenbahnhof erhielt, in Betrieb genommen. Da Dänemark aber die Maßnahmen der Statthalterschaft später nicht anerkannte, zog sich die förmliche Erteilung der dänischen Konzession und die Genehmigung der auf dänisches Verlangen mehrfach geänderten Statuten und die erst dann möglich gewordene Ausgabe der Aktien noch bis zum 7. April 1857 hin.

Inzwischen waren in Schleswig[1] die schon bald 20 Jahre alten Pläne für den Bau einer Eisenbahn Wirklichkeit geworden. Hier war, wie bereits gesagt, der Gedanke, die Flensburger Förde und die Eidermündung bei Tönning durch eine Eisenbahn zu verbinden, schon um die Mitte der 30 er Jahre erörtert worden, und bereits am 17. Mai 1837 hatte sich ein zur Durchsetzung dieses Planes gebildeter Ausschuß an die dänische Regierung um Unterstützung gewandt, und am 22. Oktober 1839 hatte diese die Vermessung der Linie auf Staatskosten angeordnet. Daraufhin wurde zunächst einmal die Strecke Flensburg—Husum vermessen und am 26. Februar 1841 die Genehmigung zur Gründung einer Aktiengesellschaft erteilt, unter der Bedingung, daß die Gesellschaft beim Bau der Strecke Flensburg—Husum auf ihre Verlängerung nach Tönning Rücksicht nehmen müsse. Die Verwirklichung dieses Planes scheiterte jedoch an der Unmöglichkeit, die nötigen Gelder bereitzuschaffen.

Die Vollendung der Strecke Neumünster—Rendsburg, 18. November 1845, die die Eisenbahnen bis unmittelbar an die schleswigsche Grenze vorrückte, und die Betriebseröffnung der Zweiglinie Elmshorn—Glückstadt, 20. Juli 1845, die ebenfalls auf eine Verlängerung nach Norden drängte, ließen nun die Pläne in Schleswig wieder aufleben. Aber auch jetzt hatte die Regierung für einen ordnungsmäßigen Anschluß Schleswigs an das holsteinische Eisenbahnnetz keinerlei Verständnis, obwohl, wie bereits gesagt, Pläne genügend erörtert wurden. Vor allem hat man damals auch eine Bahn von Kiel über Eckernförde durch Angeln nach Flensburg erwogen. Die Regierung aber hielt an dem Gedanken der Querverbindung fest und war höchstens für eine Strecke Flensburg—Husum—Tönning—Heide—Glückstadt zu haben, bei der ja, wenn auch mit ihr eine Verbindung nach Holstein hergestellt wurde, auch der Gedanke der Querverbindung überwog. Dabei ist zu bedenken, daß auch in Jütland damals noch keinerlei Eisenbahnen bestanden und auch noch keinerlei Pläne erwogen wurden, an die man hätte anknüpfen können[2]. Dazu kam, daß die kriegerischen Ereignisse von 1848/50 der Entwicklung der Dinge hier noch weniger förderlich waren als in Holstein. Diese hatten überdies eine stärkere Hinneigung Dänemarks zu England zur Folge, und die vielleicht auch damit zusammenhängende Steigerung der dänischen Viehausfuhr nach England über Tönning gab wohl den Anlaß zu dem Angebot englischer Geldkreise, eine

[1] Vgl. 80 Jahre Eisenbahnen in Schleswig, Reichsbahn 1934, S. 1074.

[2] Erst 10 Jahre später gab hier das Gesetz vom 10. März 1861 die Ermächtigung zu Konzessionen, und erst am 3. September 1863 wurde die erste Strecke Aarhus—Randers fertig.

Bahn von Flensburg über Husum nach Tönning einschließlich einer Verbindung nach Rendsburg ohne staatliche Unterstützung zu bauen. Am 8. September 1852 erhielt die Firma Peto, Brassey und Betts, die unter der Führung des überaus rührigen Eisenbahnbauers Peto (1809—1889)[1] stand, die Konzession für eine solche Bahn, ohne daß damit über die Linienführung schon Einverständnis geherrscht hätte. Den Gedanken, Rendsburg durch eine solche Strecke anzuschließen, die auf dem Südufer der Eider, Tönning gegenüber, hätte enden müssen, da ein Brückenbau hier gar nicht in Frage kommen konnte, ließen die Engländer gleich fallen. Ebenso konnte, da ihr Blick nicht durch politische Gesichtspunkte getrübt war, und sie wirtschaftliche Zwecke mit ihren Unternehmen verfolgten und daher den größten Wert darauf legen mußten, möglichst geradlinig nach Holstein und nach Hamburg zu kommen, eine Verbindung Husum—Rendsburg ihren Wünschen nicht entsprechen. So kamen sie schließlich auf einen Mittelweg, indem sie aus der Linie Husum—Flensburg von Ohrstedt aus, ungefähr gleich weit von Nord- und Ostsee entfernt, eine Zweiglinie nach Rendsburg vorschlugen. Damit kam, ohne daß der Gedanke der Querverbindung Schiffbruch litt, eine zur Not ausreichende Verbindung von Flensburg nach Holstein zustande, die allerdings in Ohrstedt eine Kehre aufwies und die auch die Hauptstadt Schleswig nicht unmittelbar berührte, sondern in etwa 5 km an ihr vorbeiging. In Husum ging die Strecke im Gegensatz zu ihrer jetzigen Lage ohne Kehre durch und sie erhielt bei Büttel einen Bahnhof für das am Einfluß der Treene in die Eider 6 km östlich gelegene Friedrichstadt. Für den Bau der Bahnen wurde sodann durch Peto die Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahn-Gesellschaft gegründet und ihr am 20. März 1854 die Konzession erteilt. Am 25. Oktober 1854 wurden die Linien[2] dieser Bahnen unter der Bezeichnung „Friedrich VII. Südschleswigsche Eisenbahn" in Betrieb genommen. Damit war allerdings die Verbindung mit dem Holsteinischen Eisenbahnnetz noch nicht vollkommen hergestellt. Es fehlte in Rendsburg selbst noch das kurze Stück südlich durch die Wälle der nach den Ereignissen von 1848 von den Deutschen als Bundesfestung verlassenen und sodann von den

[1] Vgl. über Peto The Illustr. London News 1851, S. 105.

[2] Flensburg—Tönning mit den Zwischenbahnhöfen Holzkrug (1868: Nordschleswigsche Weiche) — Barderup kam erst 1882 hinzu — Tarp, Eggebek, Sollerup, Ohrstedt, Husum, Friedrichstadt (1888: Büttel) und Harblek 53,7 km, Ohrstedt—Rendsburg mit den Bahnhöfen Holm, Klosterkrug und Owschlag 58,3 km lang.

Dänen geschleiften alten Festungsanlagen, das mit den Brücken über Süder- und Nordereider und dem eigentlichen Bahnhof Rendsburg erst am 17. Mai 1856 fertiggestellt werden konnte. Es dauerte noch einige Jahre, bis auch die Landeshauptstadt Schleswig an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurde. In Zusammenarbeit der Stadt mit den Engländern wurde am 28. März 1857 der Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn-Gesellschaft die 4,8 km lange Zweigbahn konzessioniert, am 2. Juni 1858 wurde sie von den Engländern in Betrieb genommen.

Bevor nun die weitere Entwicklung der Eisenbahnen in Holstein und der dabei sich entwickelnde Streit zwischen der Altona-Kieler Bahn und dem nach Holstein vorzudringen versuchenden englischen Kapital hier dargestellt wird, soll zweckmäßig der zeitlich später liegende Ausbau der schleswigschen Eisenbahnen geschildert werden. Noch bevor sich Dänemark über den Bau von Eisenbahnen in Jütland klar geworden war, kam 1860 mit der englischen Finanzgruppe Petos ein grundsätzliches Einverständnis über den Bau einer Bahn von der Jütischen Grenze an die Südschleswigsche Eisenbahn bei Flensburg mit Seitenlinien nach Hadersleben, Apenrade und Tondern zustande, zu denen der Staat den Grund und Boden unentgeltlich hergeben wollte. Die daraufhin von Peto gegründete Nordschleswigsche Eisenbahn-Gesellschaft erhielt demgemäß am 1. Mai 1862 die Konzession für die Strecken Flensburg—Vamdrup, Tingleff—Tondern, Rothenkrug—Apenrade und Woyens—Hadersleben, nachdem inzwischen auch in Jütland unter Mitwirkung Petos der Bau der Strecke von Randers über Aarhus—Fredericia nach Vamdrup (Konzessionsgesetz vom 10. März 1861 und Bau durch die Dänische Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft) festgelegt war; Aarhus—Randers wurde als erste Strecke Jütlands am 3. September 1862 vom Staat in Betrieb genommen. Auch hier scheint die gewählte Linienführung insofern seltsam, als die Hauptlinie an den Hafenstädten vorbeiführt und die Einführung in die südschleswigsche Bahn bei Flensburg so vorgenommen wurde, daß zwar eine gerade Linie Vamdrup—Tönning sich ergab, Flensburg selbst aber von Norden nur durch eine Spitzkehre zu erreichen war. Die örtlich schwierigen Verhältnisse der hügeligen, durch die Förden von Flensburg, Apenrade und Hadersleben stark eingerissenen Landschaft und die Wahrscheinlichkeit, an der Marschenküste sobald eine durchgehende Eisenbahnlinie nicht zustandezubringen — Itzehoe[1] war von Tondern noch fast 200 km entfernt —

[1] Inzwischen hatte die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn zum 15. Oktober 1857 auch die 17,52 km lange Strecke Glückstadt—Itzehoe eröffnet.

mag politische Absichten unterstützt haben. Übrigens ist nur die erste Teilstrecke der Nordschleswigschen Bahnen, nämlich die Strecke von der Nordschleswigschen Weiche bei Flensburg[1] bis Rothenkrug 38,12 km, am 15. April 1864, noch zur Dänenzeit eröffnet worden mit den aller-

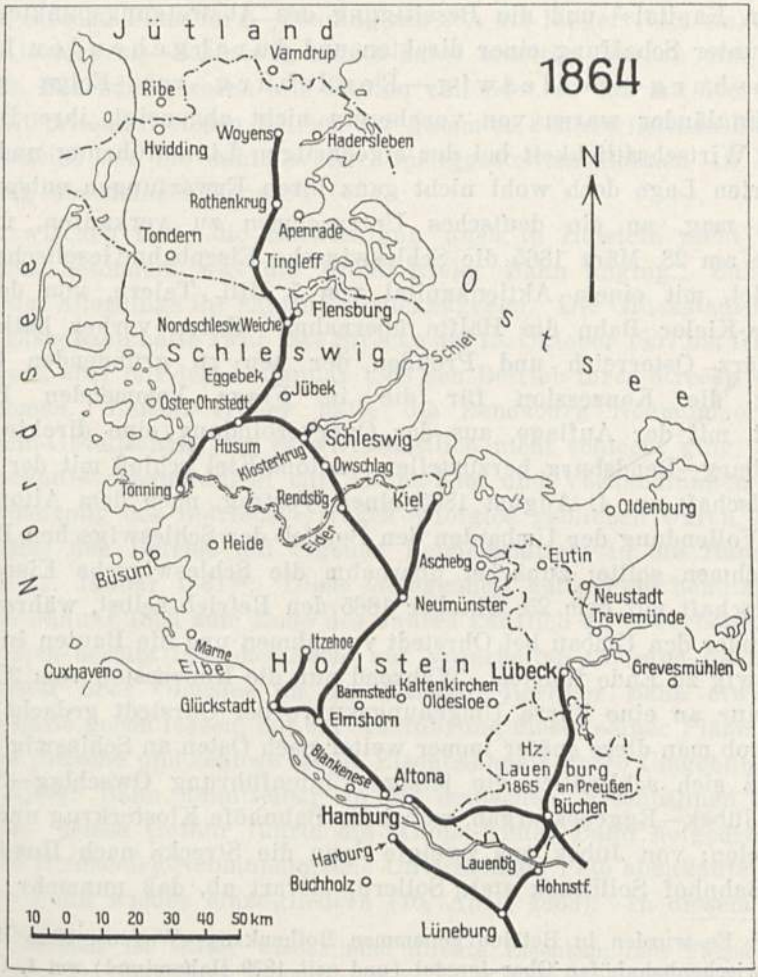


Abb. 1.

dings sämtlich bei der Eröffnung noch nicht fertigen Zwischenbahnhöfen Pattburg, Schaafhaus, Tingleff, Bollersleben und Jordkirch.

Die Loslösung Schleswig-Holsteins von Dänemark (1864) hat zwar die Linienführung der noch im Bau befindlichen Eisenbahnen in Nord-

[1] 1868 trat der Bahnhof Nordschleswigsche Weiche an die Stelle des Bahnhofs Holzkrug.

schleswig zugunsten der Hafenstädte nicht mehr geändert[1], sie hat auch ihre unmittelbare Einführung in den Bahnhof Flensburg durch die Erbauung einer Nordkurve und den damals schon geforderten Bau eines Durchgangsbahnhofs in Flensburg im Westen der Stadt noch nicht herbeigeführt[2], aber als wichtigste Maßnahme die Ausscheidung des englischen Kapitals[3] und die Beseitigung des Abzweigungspunktes Ohrstedt unter Schaffung einer direkten und durchgehenden Linie Flensburg—Schleswig—Rendsburg zur Folge gehabt. Die Engländer waren von vornherein nicht abgeneigt, ihre Bahnen, deren Wirtschaftlichkeit bei der eigenartigen Linienführung und ihrer isolierten Lage doch wohl nicht ganz ihren Erwartungen entsprochen haben mag, an ein deutsches Unternehmen zu verkaufen, und so wurde am 28. März 1865 die Schleswigsche Eisenbahn-Gesellschaft gegründet, mit einem Aktienkapital von 5 Mill. Talern, von dem die Altona-Kieler Bahn die Hälfte übernahm. Schon vorher hatten am 20. März Österreich und Preußen der neu zu gründenden Gesellschaft die Konzession für die in Frage kommenden Bahnen erteilt, mit der Auflage, aus der Querverbindung eine direkte Linie Flensburg—Rendsburg herzustellen. Altona-Kiel schloß mit der neuen Gesellschaft am 4. August 1865 einen Vertrag, nach dem Altona-Kiel nach Vollendung der Umbauten den Betrieb der Schleswigschen Bahnen übernehmen sollte; zunächst übernahm die Schleswigsche Eisenbahn-Gesellschaft mit dem 25. Oktober 1865 den Betrieb selbst, während die Engländer den Umbau bei Ohrstedt vornahmen und die Bauten in Nordschleswig zu Ende führten. Während nun die Konzession vom 20. März 1865 nur an eine kurze Umgehungskurve bei Ohrstedt gedacht hatte, verschob man diese später immer weiter nach Osten an Schleswig heran, so daß sich schließlich die jetzige Linienführung Owschlag—Schleswig—Jübek—Eggebek ergab, wobei die Bahnhöfe Klosterkrug und Holm wegfielen; von Jübek aus zweigte dann die Strecke nach Husum mit dem Bahnhof Sollbrück statt Sollerup derart ab, daß nunmehr in der

[1] Es wurden in Betrieb genommen Rothenkrug—Woyens, 20,23 km, mit den Zwischenbahnhöfen Ober-Jersdal (und seit 1879 Haberslund) am 1. Oktober 1864; Woyens—Hadersleben, 11,88 km, mit Styding (seit 1878) und Hameleff am 2. Mai 1866; Woyens—Vamdrup, 16,28 km (mit Sommerstedt seit 1869), und zwar gleichzeitig mit dem weiteren Anschluß Vamdrup—Lunderskov—Struer am 1. November 1866; Tingleff—Tondern, 26,72 km mit (Terkelsbüll seit 1878) Bülderup-Bau, Jeising-Hostrup (und Rohrkarr seit 1879) am 26. Juni 1867 und Rothenkrug—Apenrade, 6,74 km (mit Ries seit 1878) am 12. September 1868.

[2] Die Nordkurve wurde erst am 1. Juni 1885 in Betrieb genommen.

[3] Auch aus Jütland zogen sich bald darauf die Engländer zurück, indem der Staat 1867 die bereits von ihm betriebenen Bahnen eigentümlich erwarb.

Verbindung Flensburg—Husum bei Jübek die Spitzkehre liegt, doch war der Bau einer allerdings nie ausgeführten Umgehungskurve zur Wiederherstellung einer direkten Linie Husum—Flensburg ausdrücklich vorbehalten. Die Strecke Flensburg—Rendsburg wurde um 16,8 km kürzer (62,3 km), die Strecke Rendsburg—Tönning um 14,9 km länger (106,5 km) und die Strecke Flensburg—Tönning um 20,4 km länger (74,1 km)[1]. Die Linie Klosterkrug—Schleswig mußte dabei beseitigt werden und Ende 1869 (29. Dezember) waren alle Bauten vollendet, so daß mit dem 1. Januar 1870 Altona-Kiel den Betrieb der gesamten Schleswigschen Bahnen einschließlich der bis dahin weiter fertiggestellten Bahnen in Nordschleswig übernehmen konnte[2].

Inzwischen hatte die Entwicklung auch in Holstein nicht stillgestanden, besonders was die Altona-Kieler Bahn anging. Zunächst schien hier allerdings ihr Einfluß zurückzugehen. Die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn hatte zwar ihre Strecke am 15. Oktober 1857 bis Itzehoe verlängert, aber mit dem 1. Januar 1863 den Betrieb ihrer Strecke selbst übernommen. Bereits früher hatte die Rendsburg-Neumünsterische Eisenbahn-Gesellschaft, der es wirtschaftlich nicht schlecht ging, nachdem Verkaufsverhandlungen mit Altona-Kiel und Verhandlungen über die Fortsetzung des Betriebsvertrages erfolglos geblieben waren, ebenfalls selbst den Betrieb mit eigenen Betriebsmitteln in die Hand genommen (1. Januar 1861)[3]. Diese Gelegenheit hatte Peto benutzt, die Bahn im Januar 1863 zum Ende des Jahres käuflich zu erwerben, nachdem er sich bereits 1862 das Recht auf Vorarbeiten für eine Bahn von Neumünster über Oldesloe an die Hamburg-Berliner Bahn etwa bei Büchen hatte geben lassen; mit der Ausführung dieser seiner Pläne hätte Peto das jütische und schleswigsche Eisenbahnnetz unter Umgehung der Altona-Kieler Bahn unmittelbar an die deutschen Eisenbahnen angeschlossen. Diese Gefahr führte die Altona-Kieler Bahn notgedrungen dazu, das Rendsburg-Neumünstersche Unternehmen Peto abzukaufen und sich der Bahn wieder einzugliedern (10. April 1863). In diesem Ver-

[1] Übrigens ist später wieder eine direkte Eisenbahnlinie Flensburg—Husum, 45,50 km, Nebenbahn, gebaut worden, am 2. November 1926, ebenso eine kürzere Nebenbahn Rendsburg—Husum, 49,09 km, am 1. September 1910 eröffnet.

[2] Später hat die Schleswigsche Eisenbahn-Ges. noch eine besondere Verbindung des etwas abseits gelegenen Bahnhofs Schleswig mit der Altstadt hergestellt: 3,06 km, am 15. November 1880 für den Güterverkehr und am 15. Mai 1881 auch für den Personenverkehr in Betrieb genommen.

[3] Aus dieser Zeit der selbständigen Betriebsführung stammt auch die später für den Gesamtbereich so wichtig gewordene Hauptwerkstätte Neumünster (1861), damals mußte die Gesellschaft auch in Neumünster einen eigenen Bahnhof anlegen.

trag, der mit dem 1. Januar 1864 wirksam wurde und der Peto grundsätzlich für die Zukunft aus Holstein ausschloß, verpflichtete sich Altona-Kiel, auch die von Dänemark seit langem[1] dringend gewünschte Bahn Neumünster- und Kiel-Neustadt durch Peto als Bauunternehmer zu bauen und auf der Strecke Rendsburg—Altona das von Peto im Interesse des schleswigschen Verkehrs gewünschte zweite Gleis anzulegen. Der Bau der sog. Ostholsteinischen Bahnen begann dann auch noch zur Dänenzeit, er wurde indes, nachdem der zunächst für Plön in Aussicht genommene Abzweigungspunkt in das Gebiet des adligen Guts Ascheberg verschoben worden war, am 31. Mai 1866[2] vollendet, Neumünster—Eutin 46,49 km, Kiel—Ascheberg 26,70 km und Eutin—Neustadt i. H. 15,60 km lang.

Kurz nach Beendigung der Dänenzeit waren auch noch zwei Bauvorhaben zur Tat geworden, die böse Lücken im schleswig-holsteinschen Eisenbahnnetz endlich ausfüllten: Die Verbindung zwischen Hamburg und Lübeck und die zwischen dem Hamburger Endbahnhof der Berliner Bahn und dem Altonaer Bahnhof der Kieler Bahn. Die Bemühungen um die Herstellung der Hamburg-Lübecker Bahn wurden bereits in ihren Anfängen dargestellt. Dem Widerstand Dänemarks, der ohnehin mit dem Fortschreiten des Eisenbahnwesens auf die Dauer nicht mehr zu halten gewesen wäre, war mit der Ablösung des Sundzolles[3] im wesentlichen der Boden entzogen, zumal der Binnenzoll auf einer zu bauenden Eisenbahn erhalten bleiben würde. So gab die dänische Regierung in einer Vereinbarung mit Lübeck am 5. September 1857 endlich die Erklärung ab, daß der König der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession für eine Bahn nach Hamburg erteilen werde — von Bemühungen der Altona-Kieler Bahn verlautet nun nichts mehr —. Nachdem die nötigen Vorarbeiten erledigt waren und am 17. Juni 1858 ein Staatsvertrag zwischen Hamburg, Lübeck und Dänemark über den Bau der Bahn zustandegekommen ware, beschloß die Gesellschaft am 30. Juli 1858 den Bau, und am 29. November und 1. Dezember 1862 erteilten Lübeck und Hamburg die Konzessionen. Dabei wurde auch ver-

[1] Nachdem bereits 1846 der Bau einer Bahn von Neumünster nach Neustadt, allerdings ohne Erfolg, angeregt worden war, erhielt bald darauf ein holsteinsches Eisenbahnkomitee die Konzession für eine solche Bahn; bei den unruhigen Zeiten kam die Sache jedoch nicht voran. 1857 trat dann der Ausschuß an Altona-Kiel heran, die Aktionäre hatten jedoch keine rechte Meinung für den Bau, so daß die Direktion ihre Wünsche zurückstellen mußte.

[2] Zwischenbahnhöfe waren in Wankendorf sowie Raisdorf, Preetz, Ascheberg, Plön, Malente-Gremsmühlen, Eutin und Bujendorf vorhanden.

[3] 1857 gegen eine von den beteiligten Mächten aufgebrachte Summe von 30 Mill. dän. Talern, d. i. fast 70 Mill. Mark.

einbart, daß Hamburg gegen Übergabe von Aktien über ¼ Mill. Taler den staatlichen Grund und Boden auf seinem Gebiet zur Verfügung stellte[1]. Im März 1863 begannen sodann die Arbeiten und am 1. August 1865 wurde diese 63,48 km lange und wohl wichtigste und am ersten erstrebte Bahn Schleswig-Holsteins endlich in Betrieb genommen[2]. In Hamburg hatte die Bahn ihren eigenen Bahnhof, nicht weit von dem der Berliner Bahn, und ihr Anschluß an die im Bau befindliche Verbindungsbahn nach Altona und an die Hamburger Kaigleise war von Anfang an in Aussicht genommen. Wesentlich für den Lübecker Verkehr war auch die ebenfalls damals zustandegekommene Verbindung mit dem Hannoverschen Staatsbahnnetz durch die Erbauung der Strecke Lüneburg—Hohnstorf und die Einrichtung der Fährverbindung[3] über die Elbe zwischen Lauenburg und Hohnstorf, deren Kosten außer Hannover Lübeck-Büchen zu ⅜ und Berlin—Hamburg zu ⅛ trugen; auch die Herstellung dieser lang ersehnten Verbindung war erst durch die Neuregelung der Zollverhältnisse nach Beseitigung des Sundzolles möglich geworden (15. März 1864).

Auch die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn hat eine lange Geschichte. Daß sie erst so spät zustande kam, lag nicht nur an den politischen Verhältnissen, sondern hing wohl auch damit zusammen, daß die Zollgrenzen zunächst einen durchgehenden Güterverkehr zwischen dem holsteinschen Endpunkt der Kieler Bahn und Hamburg zu sehr erschweren mochten. Immerhin hat man schon 1845 die Notwendigkeit eines Anschlusses der Altona-Kieler Bahn an die Hamburg-Bergedorfer oder die noch im Bau befindliche Bahn nach Berlin erkannt und drei Möglichkeiten vorgeschlagen: eine Bahn um das hamburgische Gebiet herum von Pinneberg über Poppenbüttel nach Silk und Aumühle oder etwas näher an Hamburg heran von Eidelstedt nach Aumühle und schließlich auch die nächstliegende Linie vom Altonaer Bahnhof aus über Schulterblatt und Lombardsbrücke direkt zu dem in der Nähe des Bergedorfer Bahnhofs zu erbauenden eigenen Endbahnhof. Die Bemühungen blieben jedoch ohne Erfolg, und erst 1856 befaßte sich ein

[1] Bei der Auflösung der „beiderstädtischen" Gemeinschaft Bergedorf, für die Hamburg an Lübeck 200 000 Taler zu zahlen hatte, 1. Januar 1868, kamen die Aktien in dieser Höhe in den Besitz Lübecks, das damit von 30 790 Aktien 28 144 Stück besaß.

[2] Der Güterverkehr begann erst am 8. August. Zwischenbahnhöfe waren vorhanden: Reinfeld, Oldesloe, Bargteheide, Ahrensburg und Wandsbek, dazu kamen 1868 Alt-Rahlstedt, 1869 Niendorf, am 21. Juli 1878 Kupfermühle sowie im Hamburger Nahverkehr: Hasselbrook am 12. August 1907, Berliner Tor am 15. Januar 1908 und Wandsbek-Ost am 13. Oktober 1935.

[3] Vgl. Reichsbahn 1934, S. 254.

Altonaer Ausschuß wieder mit dem Plan einer Bahn nach Hamburg über die Lombardsbrücke sowie deren Verlängerung in anderer Richtung nach Blankenese, und 1857 stellt die Berlin-Hamburger Bahn lakonisch fest, daß Schritte wegen der Verbindungsbahn in Hamburg getan, daß Vermessungen vorgenommen und daß die von ihr zu übernehmenden Kosten der Verbindungsbahn auf 400 000 Taler veranschlagt seien. Am 19. April 1858 bekam der Altonaer Ausschuß die Genehmigung, Vorarbeiten zu machen, und daraufhin beschloß Altona-Kiel am 19. August die Ausführung der Bahnen auf holsteinschem Gebiet zu übernehmen. Obwohl nun am 30. April 1860 zwischen Hamburg und Dänemark endlich ein grundsätzliches Übereinkommen über die Bahn zustande kam, konnte sich Hamburg über die Linienführung und die Frage, wer bauen solle, nicht recht entschließen, und erst am 24. Mai/22. Juni 1864 wurde entschieden, daß Hamburg auf seinem Gebiet selbst bauen würde und zwar im Zuge der alten Festungsanlagen; der zunächst am Ferdinandstor geplante Endbahnhof wurde später näher an den Berliner Bahnhof zum Klostertor hin verschoben, auch dachte man an eine Zweigbahn vom Dammtor über Holstentor—Millerntor zum Niederhafen und vom Klostertor zum Oberhafen und Grasbrook. Außer dieser, auf Holsteiner Gebiet noch variierter Form hatte zur Erörterung gestanden noch eine Linie um die Außenalster und eine südliche, bei St. Pauli die Elbe berührende Linie. Altona-Kiel konnte daraufhin ihre 2,99 km lange Strecke mit dem Zwischenbahnhof Schulterblatt[1] für den Güterverkehr bereits am 30. September 1865 eröffnen, die 3,98 km lange Hamburger Teilstrecke mit den Bahnhöfen Dammtor und Sternschanze wurde erst am 16. Juli 1866 mit einer provisorischen Alsterbrücke gleichzeitig mit dem Personenverkehr auf der holsteinschen Strecke in Betrieb genommen, und zwar durch die Altona-Kieler Bahn. Die Bahn diente zunächst im wesentlichen dem Ortspersonenverkehr und dem durchgehenden Güterverkehr; die Altona-Kieler Bahn ließ zwar auch bald einige Personenzüge durchgehen, zwischen Klostertor und Berliner Bahnhof bestand zunächst jedoch kein Personenverkehr, auch ein örtlicher Güterverkehr war auf der Verbindungsbahn zunächst nicht vorgesehen. Für den Zollinlandsverkehr[2] erbaute die Bahn damals in Altona die besondere Güterabfertigung Ottensen (1868), da ihre übrigen Anlagen nunmehr mit Hamburg im Zollausland lagen, auch wurde der Personenbahnhof Altona gründlich umgebaut und erweitert. Der Berlin-Hamburger Bahn war der Entschluß, den Bau auf Hamburger Ge-

[1] Schulterblatt wurde später bei dem großen Umbau durch den lediglich dem Personenverkehr dienenden Bahnhof Holstenstraße ersetzt, 1. Mai 1893.

[2] Vgl. dazu ZVDEV. 1867, S. 190.

biet nicht selbst auszuführen, nicht allzu schwer gefallen, sie übernahm indes am 1. Januar 1870 den Betrieb des Hamburger Teils der Verbindungsbahn, nachdem eine Verlängerung des Vertrages zwischen Hamburg und der Altona-Kieler Bahn nicht zustande gekommen war[1].

In den Tagen der Fertigstellung der Verbindungsbahn vollzog sich ein für Hamburg weiteres bedeutsames Ereignis insofern, als am 11. August 1866 die ersten Eisenbahnzüge in den Hafen rollten, die ersten Schiffe, die deutschen Dampfer „Germania" und „Planet", an einem Hamburger Kai, Schuppen 2 und 3 des Sandtorkais, anlegten. Auch die Kaigleise haben eine lange Geschichte[2]; obwohl man schon 1844 beim Abschluß des Pachtvertrages zwischen der Berlin-Hamburger und der Bergedorfer Bahn erkannt hatte, daß eine Eisenbahnverbindung mit dem Hafen nötig sei, und der große Hafenplan von 1845 einen Bahnanschluß bereits vorsah, konnte erst 1859 die Berliner Bahn mit entsprechenden Anträgen an den Senat herantreten. Nach vielem Hin und Her kam es dann dahin, daß der Staat selbst die Hafenbahn baute, aber sie durch die anschließenden Bahnen (Berlin—Hamburg und später auch Köln—Minden) betreiben ließ.

Endlich kam damals auch der Brückenschlag über die Elbe bei Hamburg[3], die Verbindung mit Bremen und der Anschluß an das hannoversche Eisenbahnnetz zustande. Auch hier war lange beraten und verhandelt worden, nachdem zuerst eine Verlängerung der hannoverschen Bahn auf das rechte Elbufer außerhalb jeder Erörterung gestanden hatte. Schließlich war, wenn das hier zu den Ausführungen 1937 S. 319 nachgetragen werden darf, der Widerstand Hannovers gegen eine Bahn nach Hamburg herein insofern erlahmt, als es mit Hamburg, das größten Wert auch auf Eisenbahnverbindungen nach Bremen und Cuxhaven legen mußte, Verhandlungen über den Bau einer Bahn anknüpfte, die von Hamburg über Harburg—Horneburg einerseits nach Cuxhaven, anderseits nach Stubben an die im Bau befindliche Geestebahn (Bremen—Geestemünde) führen sollte; die Verhandlungen zerschlugen sich indes (1857—1863) und erst die Köln-Mindener Eisenbahn baute dann die Strecke Hamburg—Wanne (—Köln) mit der 10,88 km langen Brückenlinie Hamburg—Harburg (1. Dezember 1872)[4]. Erst damit war die Ein-

[1] Die Strecke Altona—Blankenese war bereits mit den Bahnhöfen Bahrenfeld und Flottbek am 19. Mai 1867 eröffnet worden.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1931, S. 1119.

[3] Vgl. Reichsbahn 1932, S. 997, 1934, S. 490, und ZVMEV. 1932, S. 1005.

[4] Die anschließende Bahn nach Cuxhaven kam erst später seltsamerweise mit belgischem Kapital zustande, vgl. Schewe, Die Unterelbische Eisenbahn im Archiv 1917, S. 687.

fügung der ersten Hafenstadt des neuen Reiches in das deutsche Eisenbahnnetz vollständig geworden und die Auswüchse des Partikularismus und der Fremdherrschaft beseitigt.

Die folgenden 10 Jahre bis zum Einsetzen der Verstaatlichung und zur Gründung der Staatsbahndirektion Altona sind dem weiteren

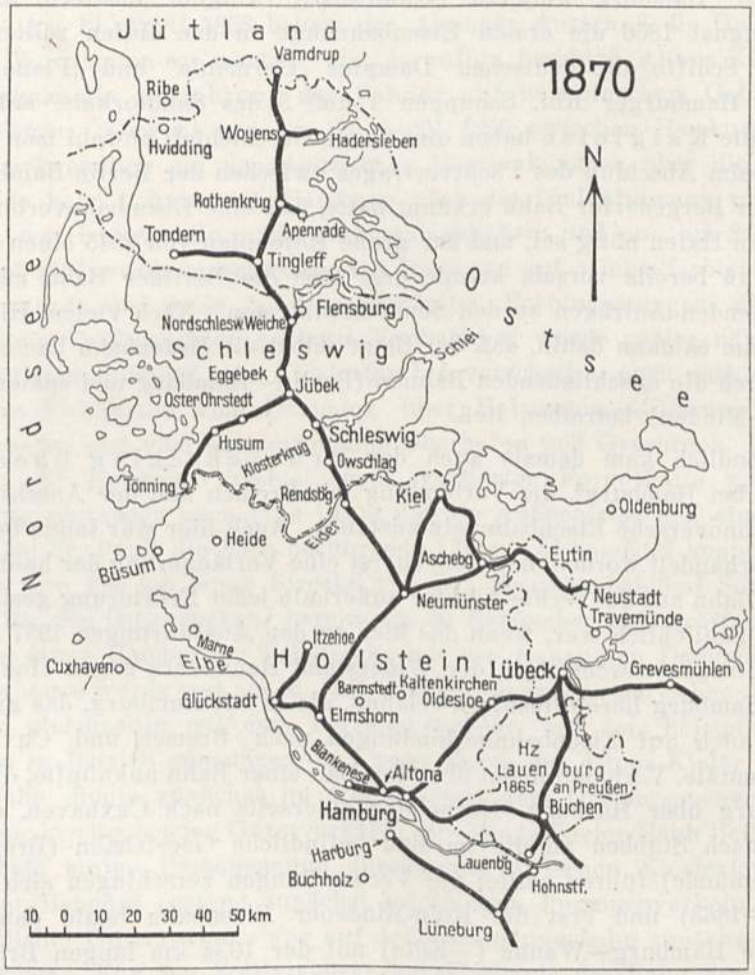


Abb. 2.

Ausbau des Schleswig-Holsteinschen Eisenbahnnetzes gewidmet, der nach wie vor von verschiedenen Seiten ausging, ohne daß dabei eine einheitliche oder großzügigere Linie zu erkennen gewesen wäre. Zunächst kam nun die Verbindung Eutins, der Hauptstadt des Oldenburgischen Landesteiles Lübeck, mit Lübeck zustande. Eutin war bislang nur durch die Altona-Kiel gehörende Ostholsteinsche Bahn Neumünster und

Kiel—Ascheberg—Neustadt angeschlossen und die alten, schon aus den 40er Jahren stammenden Wünsche nach Herstellung einer direkten Bahn Lübeck—Kiel waren nicht in Erfüllung gegangen; und nach Fertigstellung der Ostholsteinschen Bahn, die in geldlicher Hinsicht nicht ganz den Erwartungen Altona-Kiels entsprochen hatte, war man in Eutin auf sich selbst angewiesen. Einem Ausschuß, der daraufhin den Bau einer Bahn von Eutin—Lübeck betrieb, gelang es schließlich, wenigstens für einen Betrag von 1 Mill. Talern eine Zinsgarantie von Oldenburg und Lübeck zu bekommen und am 2. und 10. Juli die Konzession für eine solche Bahn zu erhalten. So wurde dann die Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft gebildet, die mit einer 31 km langen Bahn den Bahnkof Eutin der Altona-Kieler Bahn mit dem Bahnhof Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft mit den Zwischenbahnhöfen Ottendorf, Gleschendorf Bf. (seit 15. Mai 1934 Pönitz), Pansdorf und Bad Schwartau sowie seit dem 1. Mai 1903 (Dorf) Gleschendorf und seit dem 1. Mai 1913 Bockholt, verband und am 10. April 1873 den Betrieb selbst aufnahm: bis auf den heutigen Tag ist das kleine Unternehmen in Bau und Betrieb selbständig geblieben[1]. Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Unternehmens, die anfänglich kaum den Erwartungen entsprachen, haben sich auch u. a. infolge einer Herabsetzung der Anleihezinsen später etwas verbessert. Im örtlichen Zusammenhang mit der Eutin-Lübecker Bahn steht die Kreis Oldenburger Bahn, die unter geldlicher Beteiligung der Altona-Kieler Bahn die Kreisstadt Oldenburg durch eine 23,12 km lange Nebenbahn mit Neustadt verband, 30. September 1881 durch Altona-Kiel als Betriebsführerin eröffnet. Altona-Kiel baute in dieser Zeit auch die seinerzeit schon von Peto in Aussicht genommene Linie von Neumünster nach Oldesloe zum Anschluß an die Hamburg-Lübecker Bahn[2], eröffnet am 10. Dezember 1875 mit den Bahnhöfen Boostedt (später Klein-Kummersfeld), Rickling, Fahrenkrug, Segeberg und Wakendorf, der Weiterbau an die Berlin-Hamburger Bahn ließ indes noch lange auf sich warten: Oldesloe—Schwarzenbek wurde am 1. August 1887, Oldesloe—Ratzeburg—Hagenow erst am 15. Mai 1897 ganz vollendet. Auch sei gleich hier erwähnt, daß als letzte Neubaulinie der Altona-Kieler Bahn am 2. Dezember 1883 die Linie Blankenese—Wedel mit den Bahnhöfen Sülldorf und Rissen eröffnet wurde.

[1] Am 10. Mai 1886 kam als einzige Ausdehnung des Unternehmens die 8 km lange Nebenbahn Gleschendorf (jetzt Pönitz)—Ahrensbök hinzu mit den Haltepunkten Brauner Hirsch und Holstendorf.

[2] Die Altona-Kieler Bahn erhielt dabei das Mitbenutzungsrecht des auf ihre Kosten damals erweiterten Bahnhofs Oldesloe.

Bald nach Beendigung des Dänenkrieges war, auch wohl in Anlehnung an die lange geplant gewesene Ostholsteinsche Bahn, der Plan für eine Verbindung der Eidermündung (Tönning) mit Neumünster und Lübeck erörtert worden, ein Plan, der sich dann auf die Strecke Tönning—Neumünster beschränkte, der aber festere Formen erst annehmen konnte, als der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die Grundsätze für Nebenbahnen entwickelt und der preußische Staat seine geldliche Unterstützung zugesagt hatte (Gesetz vom 23. Juni 1875). So wurde dann der neugegründeten Westholsteinschen Eisenbahn-Gesellschaft[1] am 21. Juli 1875 die Strecke Karolinenkoog (am südlichen Eiderufer)—Weddinghusen—Heide—Neumünster[2] als eine der ersten größeren Nebenbahnen Deutschlands konzessioniert; bereits am 22. August 1877 wurde die 79 km lange Strecke in Betrieb genommen und zwischen Karolinenkoog und Tönning eine auch jetzt noch bestehende von der Reichsbahn betriebene Fährverbindung eingerichtet. Im unmittelbaren Zusammenhang mit dieser Strecke steht die 11 km lange Zweiglinie (Heide—)Weddinghusen—Wesselburen, die am 22. Juli 1878 der Wesselburen-Heider Eisenbahn-Gesellschaft konzessioniert und am 1. November 1878 von der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft[3] in Betrieb genommen wurde. Das Unternehmen wurde übrigens, wenn das gleich hier erwähnt werden darf, zum 1. April 1881 von der den Betrieb führenden Gesellschaft zu eigen übernommen, die die Zweiglinie am 15. November 1883 bis Büsum, 9,95 km, mit den Bahnhöfen Süderdeich, Reinsbüttel und Osterhof verlängerte.

Die Eisenbahnen an der Westküste boten nunmehr wieder ein eigenartiges Bild. Außer der Stichbahn Tingleff—Tondern führte der Schienenweg von Jübek über Husum nach Tönning (Schleswigsche Eisenbahn, von Altona-Kiel betrieben) und von Karolinenkoog über Heide nach Neumünster (Westholsteinsche Eisenbahn), während von Süden her seit 1857 der Endpunkt in Itzehoe[4] lag. Eine Durchführung der Elmshorn-Itzehoer Linie nach Heide, Husum und Tondern lag wohl nahe, aber der Bau durch die Marsch oder am Geestrand, der überdies einen

[1] Vgl. ZVDEV. 1877, S. 533.

[2] Mit den Bahnhöfen Hemme, Weddingstedt, Weddinghusen, Heide, Nordhastedt, Albersdorf, Hanerau (später Hademarschen), Beringstedt, Hohenwestedt, Innien und Wasbek.

[3] Mit den Bahnhöfen Tiebensee und Haferwisch.

[4] Die Altona-Kieler Bahn hatte die 17,52 km lange Verlängerung der Strecke Elmshorn—Glückstadt nach Itzehoe mit den Bahnhöfen Krempe und Kremperheide am 15. Oktober 1857 in Betrieb genommen; seit dem 1. Januar 1863 führte die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn den Betrieb ihrer Strecke Elmshorn—Itzehoe selbst.

kostspieligen Brückenbau über die Eider erforderte, schien die Kräfte oder doch den Wagemut privaten Kapitals zu überschreiten, und so ordnete das preußische Gesetz vom 14. Januar 1876 die geldliche Beteiligung des Staates an dem Bau zunächst der Strecke Itzehoe—Heide an. Demgemäß erhielt die Elmshorn-Glückstadter Eisenbahn unter dem Namen Holsteinsche Marschbahn am 2. September 1876 die Konzession für diese 54 km lange Strecke, die sie am 1. November 1878 in Betrieb nahm, worauf das Unternehmen sich vom 1. Januar 1879 an Holsteinsche Marschbahn-Gesellschaft nannte. Eine kleine Erweiterung brachte am 15. Dezember 1880 die Zweigbahn St. Michaelisdonn—Marne mit dem Zwischenbahnhof Volsemenhusen, 8,26 km lang. Im übrigen braucht die Geschichte dieser Bahn hier im einzelnen nicht dargestellt zu werden; Reichsbahnoberrat Schondorff, der die Bahn durch das schöne Marschenland Schleswig-Holsteins lange Jahre betreut hat, hat dies in der ihm eigenen eingehenden und liebevollen Weise im Archiv 1929 S. 315 bestens besorgt. Es mag hier genügen zu erwähnen, daß die Verlängerung von Heide über Husum—Tondern bis zur alten dänischen Grenze bei Hvidding, 131,88 km lang, der Gesellschaft erst am 25. Juli 1884, als die Verstaatlichung der Altona-Kieler Bahn schon vollzogen war, konzessioniert und bis zum 15. November 1887[1] von ihr in Betrieb genommen wurde[2]. Seit dem 1. Januar 1888 nannte sich die Gesellschaft demgemäß Schleswig-Holsteinsche Marschbahn-Gesellschaft.

Es wäre dann endlich, um das Bild zu vollenden, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn-Gesellschaft zu nennen, die auf Grund der ihr am 10. August 1878 erteilten Konzession die bereits früher[3] geplante Strecke von Kiel nach Flensburg als Nebenbahn baute und am

[1] Im einzelnen wurde fertig Itzehoe—Heide, 53,91 km, mit den Zwischenbahnhöfen Wilster, St. Margarethen, St. Michaelisdonn und Meldorf am 1. November 1878; Heide—Lunden, 16,28 km, am 1. September 1886; Lunden—Bredstedt, 36 km, mit Friedrichstadt, Husum-Nord, Hattstedt und Struckum am 17. Oktober 1887, und Brettstedt—Grenze, 79,90 km, mit Langenhorn, Stedesand (Lindholm seit 1889), Niebüll, Süderlügum, Tondern, Wiesby, Bredebro, Döstrup, Scherrebek, Bröns und Hvidding am 15. November 1887. Am 21. September 1888 kam die 9,18 km lange Zweigbahn Bredebro—Lügum Kloster hinzu.

[2] Gleichzeitig eröffnete die Dänische Staatsbahn die kurze Verbindungsstrecke von der Grenze bei Vedstedt nach Ribe und stellte damit die Verbindung mit dem bereits länger ausgebauten jütischen Eisenbahnnetz an der Westküste her (Fredericia—)Lunderskov—Bramminge—Esbjerg, 3. Oktober 1874, Bramminge—Vedstedt 1. Mai 1875, Vedstedt—Grenze 1. November 1887.

[3] Bald nach Beendigung der Dänenzeit plante man eine Bahn von Hagenow über Kiel und Eckernförde nach Flensburg und deren Weiterführung nach Düppel (Sonderburg); das hätte die Schaffung eines Durchgangsbahnhofs in Flensburg zur Folge gehabt.

1. Juli 1881 mit den Bahnhöfen Neuwittenbek, Gettorf und Altenhof bis Eckernförde[1] und am 21. Dezember 1881 bis Flensburg 81,09 km mit den Bahnhöfen Rieseby, Lindaunis (20. Mai 1882), Süderbrarup, Mohrkirch-Osterholz, Sörup, Winderatt, Husby und Maasbüll (10. Januar 1884) in Betrieb nahm; die unglückliche Lage des alten Bahnhofs in Flensburg ließ eine Einführung der Kieler Bahn nicht zu, so daß diese abweichend von der sonstigen überall in Schleswig-Holstein bis dahin durchgeführten Übung in Flensburg einen besonderen Bahnhof bauen mußte.

Das war das wirklich buntscheckige Bild, das Maybach vor sich sah, als er daran ging, im Zuge der ganz Preußen umfassenden Verstaatlichung auch die Eisenbahnen in Schleswig-Holstein den Preußischen Staatsbahnen einzugliedern. Ganz unterschiedlich war auch der Umfang und die Bedeutung der einzelnen Unternehmen, ihre wirtschaftlichen Ergebnisse und ihr Wert für den erwerbenden Staat. Das weitaus wichtigste Unternehmen, die Altona-Kieler Bahn hatte durchweg eine Dividende von mehr als 5 % verdienen können, mehr als 10 % wurden allerdings nur in vier Jahren (1863, 1864, 1865 und 1881) gezahlt. Die Einnahmen der Bahn waren von 893 136 M (1845) auf 2 011 584 M (1860), 4 344 741 M (1870), 6 642 342 M (1880) und 7 598 097 M (1883) oder je Betriebskilometer von 8505 M auf 16 518 M (1860), 17 991 M (1870), 23 088 M (1880) und 25 566 M (1883) gestiegen. Die Schleswigsche Bahn, deren Kapital zuletzt zu zwei Dritteln in Händen von Altona-Kiel lag, bekam vertragsgemäß eine Dividende von 5 % von der betriebsführenden Gesellschaft; ihre Einnahmen waren von 518 000 M (1855/1856) auf 600 300 M (1860/1861), 1 829 727 M (1870), 2 809 247 M (1880) und 3 073 850 M (1883) gestiegen. Die Ergebnisse und die Dividenden der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft haben stark geschwankt, sie hatte z. B. betragen 1848: 10⅓, 1849: 10, 1850: 11⅓, 1863: 10 %, im Durchschnitt bis dahin 6⅔ %. Im übrigen waren die Dividenden der kleineren Bahnen durchweg geringer. So verteilte die Westholsteinsche Bahn, wenn das gleich hier erwähnt werden darf, erst ab 1887 ½, 1 und 2½ % und auf die Prioritätsaktien je 4½ %, die Kiel-Flensburger Bahn war 1899 von 4¾ auf 5 % und 1903 auf 6 % gekommen. Durchaus unbefriedigend waren aber die Ergebnisse der Marschbahn, nur die 5 Mill. A-Aktien (Elmshorn-Itzehoe) bekamen ihre Vorzugsdividende von 4 %, die Dividende der 15 Mill. B-Aktien (Itzehoe-Heide) war ganz minimal (höchstens 1⅛ %) und die 3½ Mill. C-Aktien (Heide—dänische Grenze) gingen ganz leer aus; neben diesen Stammaktien gab es zu jeder

[1] In Eckernförde zweigt seit dem 26. Januar 1889 die private Nebenbahn Eckernförde—Kappeln des Kreises Eckernförde ab.

Gruppe Prioritätsstammaktien, die eine feste Dividende (Zinsen) von 4½ (A), 5 (B) und 2½ % (C) erhielten. Die Dividende der Westholsteinschen Bahn war ebenfalls gering (1885 und 1886 0, 1887 ½, 1888 1, 1889 2⅛ %, die der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn dagegen 1898 bis 1903 4¾, 5, 5, 5 und 6 %[1].

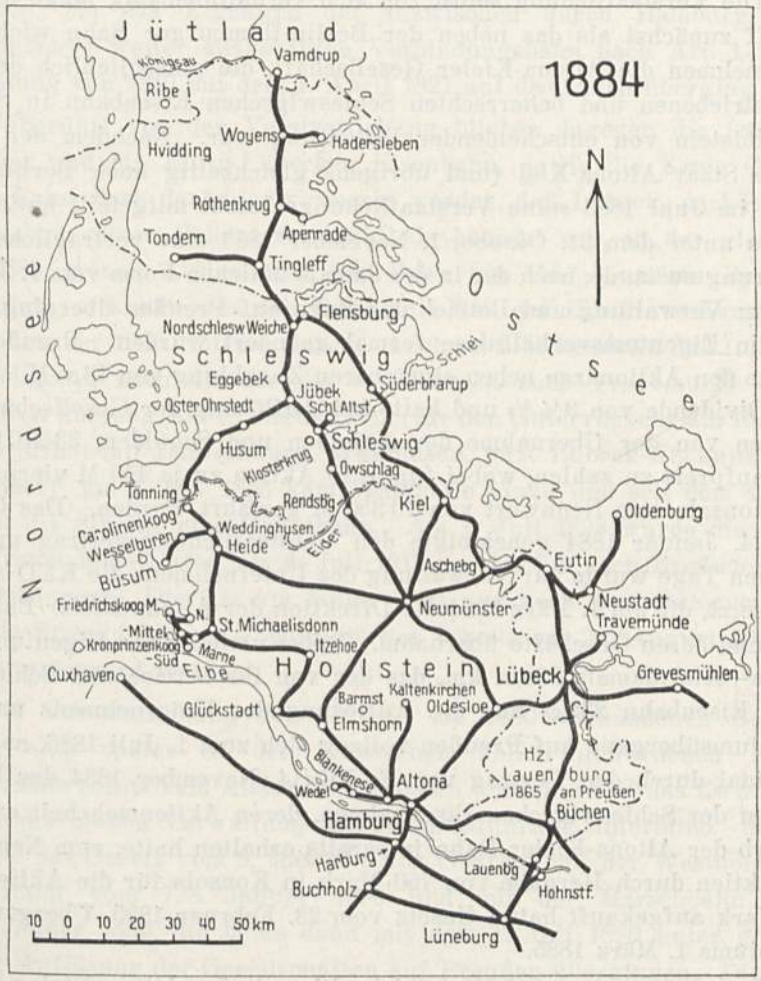


Abb. 3.

Im Gegensatz dazu lagen die Verhältnisse der hier weniger interessierenden Berlin-Hamburger Bahn ganz ungewöhnlich günstig: ihre Durchschnittsdividende hat 8½ % überstiegen, auch die Lübeck-Büchener Bahn konnte bis 1863 ihre Dividende langsam von 2 auf 3½ und 4½ % im Jahre 1864 steigern. Mit dem Bau der Hamburger Bahn trat zunächst

[1] vgl. die Zusammenstellung Hedrich a. a. O. S. 146.

ein Rückschlag auf, dann wurde 1872 wieder 4½ % erreicht und 1875 5½ % gezahlt; 1875 bis 1881 schwankte die Dividende zwischen 5 und 6½ %, sie stieg 1882 auf 7, 1906 auf 8 und vor dem Kriege auf 9 %. Daß die Ergebnisse der Eutin-Lübecker Bahn nicht glänzend gewesen waren, wurde bereits gesagt.

Die Verstaatlichung selbst zog sich verhältnismäßig lange hin, sie ergriff zunächst als das neben der Berlin-Hamburger Bahn wichtigste Unternehmen die Altona-Kieler Gesellschaft, die einschließlich der von ihr betriebenen und beherrschten Schleswigschen Eisenbahn in Schleswig-Holstein von entscheidender Bedeutung war. Nachdem der preußische Staat Altona-Kiel (und übrigens gleichzeitig auch Berlin-Hamburg) im Juni 1883 seine Verstaatlichungsabsicht mitgeteilt hatte, kam bereits unter dem 31. Oktober/1. November 1883 eine vertragliche Vereinbarung zustande, nach der in der damals üblichen Form vom 1. Januar 1883 an Verwaltung und Betrieb der Bahn auf Preußen überging, ohne daß die Eigentumsverhältnisse formal geändert wurden. Preußen gewährte den Aktionären neben einer baren Zuzahlung von 13,50 M je Aktie eine Dividende von 9½ % und hatte bei Auflösung der Gesellschaft, abgesehen von der Übernahme der Anleihen und Schulden, 33 210 000 M als Kaufpreis zu zahlen, wobei für je 10 Aktien zu je 450 M vierprozentige Konsols zum Nennwert von 10 350 M gewährt wurden. Das Gesetz vom 24. Januar 1884 genehmigte den Verstaatlichungsvertrag und am gleichen Tage wurde zur Verwaltung des Unternehmens die KED Altona eingesetzt, die am 1. März 1884 die Direktion der Altona-Kieler Bahn ablöste und deren Geschäfte übernahm. Dabei umfaßte das Eigentumsnetz Altona—Kiel damals 298,82 km, das der von ihr betriebenen Schleswigschen Eisenbahn 232,23 km; die Auflösung des Unternehmens und der Eigentumsübergang auf Preußen vollzog sich zum 1. Juli 1886, nachdem der Staat durch den Vertrag vom 6. Juli/14. November 1884 das Unternehmen der Schleswigschen Eisenbahnen, deren Aktienmehrheit er beim Erwerb der Altona-Kieler Bahn ja bereits erhalten hatte, zum Nennwert der Aktien durch Hergabe von 750 Mark in Konsols für die Aktie zu je 600 Mark aufgekauft hatte; Gesetz vom 23. Februar 1885, Übergang des Eigentums 1. März 1885.

Inzwischen war auch die gleichzeitig mit der Altona-Kieler in Angriff genommene Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn zu Ende geführt worden, dadurch erschwert, daß die Rechtsverhältnisse der preußischen Bahnen für Hamburg (wie für Mecklenburg) erst durch besondere Staatsverträge festgelegt werden mußten (19. Dezember 1883). Bezüglich der Einzelheiten darf hier auf die Ausführungen von Schewe[1]

[1] Die Entwicklung der Eisenbahnverhältnisse Hamburgs bis 1884, Archiv 1919, S. 681.

verwiesen werden, doch sei noch vermerkt, daß Preußen wohl die seit 1870 Eigentum Hamburgs gewordene Hamburg-Bergedorfer Bahn erwarb, daß Hamburg jedoch sowohl die Verbindungsbahn als auch die Kaigleise behielt, wobei Preußen in die Betriebsverträge der Berlin-Hamburger (und der Köln-Mindener) Bahn eintrat. Dabei ist es auch geblieben, bis das Eigentum der inzwischen durch Hamburg 1906 nach Ohlsdorf weiter ausgebauten Verbindungsbahn nach Art. 171 der Verfassung von 1919 mit dem 1. April 1921 auf das Reich überging.

Unberührt von der Verstaatlichung blieben dagegen die Lübeck-Büchener und die Eutin-Lübecker Eisenbahn, sowie die Kreis Oldenburger Bahn, doch darf hier vermerkt werden, daß Lübeck, nachdem es den Ausbau seines Bahnnetzes wohl als beendet sah, in der gleichen Zeit, 1883, seinen Aktienbesitz der Bahn (zu 153 %) an ein Bankenkonsortium verkaufte, um den Erlös zum Bau des Elb-Trave-Kanals zu verwenden, der 1900 eröffnet wurde. Auch sei hier bemerkt, daß Lübeck-Büchen später noch die Strecke von Lübeck nach Travemünde Stadt baute, 15,49 km lang, am 1. August 1882 (für den Güterverkehr am 15. Okt. 1882) eröffnet mit Dänischburg, Waldhusen, jetzt Lübeck-Kücknitz, und Pöppendorf; am 1. Mai 1883 kam Waldhalle hinzu und seit dem 1. Mai 1900 ist die Strecke eine Hauptbahn. Am 1. Juli 1898 wurde die Bahn nach Travemünde Hafen, am 8. Juli 1913 um 4,76 km nach Brodten-Niendorf verlängert. Die 9,34 km lange, jetzt nur noch dem Güterverkehr dienende Strecke Lübeck—Schlutup war bereits am 20. August 1902 in Betrieb genommen worden[1].

Die Verstaatlichung der übrigen um 1880 vorhandenen Bahnen vollzog sich später in der inzwischen üblich gewordenen Form, daß Preußen sofort zum Ankauf der Bahnen überging und das Zwischenstadium der bloßen Verwaltung und Betriebsführung unterblieb. So genehmigte das Gesetz vom 9. Mai 1890 die Verträge mit der Westholsteinschen Bahn vom 7./8. Januar 1890 und mit der Marschbahn vom 25./27. Januar 1890, die beide dann mit dem 1. Juli 1890 unter gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaften auf Preußen übergingen. Die Aktionäre der Westholsteinschen Bahn erhielten für je 7 Aktien zu je 300 M 3½prozentige Konsols zum Nennwert von 600 M und eine einmalige Zuzahlung von 140 M, während die Marschbahn-Aktionäre[2] wie

[1] Inzwischen ist die Lübeck-Büchener Eisenbahn am 1. Januar 1938 auf das Reich übergegangen.

[2] Ein Drittel der Aktien hatte der preußische Staat, ein weiteres Drittel hatten die Kreise und Gemeinden im Besitz.

folgt entschädigt wurden: es bekamen die Stammaktionäre A: für je 2 Aktien zu je 450 M 3½prozentige Konsols zum Nennwert von 450 M. Die Stammaktionäre zu B und C zu je 450 M je 150 M in Konsols und 12 M in bar; ferner erhielten die Prioritätsaktionäre (zu je 450 M) für je 7 Aktien A Konsols zu 3900 M, für je 7 Aktien B 4050 M und 9 M in bar und die C-Aktionäre Konsols zu 450 M je Aktie. Die Verstaatlichung schließlich der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn geschah erst durch Vertrag vom 14./17. Februar 1903, genehmigt durch Gesetz vom 18. Mai. Für je 2 Aktien von je 500 M wurden 3½prozentige Konsols zum Nennwert von 1300 M und 29 M in bar gezahlt; der Übergang auf Preußen vollzog sich am 1. Juli 1903.

Die weitere Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Schleswig-Holstein und seine Ausgestaltung durch die preußischen Staatsbahnen nach der Verstaatlichung im einzelnen zu verfolgen, ist hier nicht der Raum, es darf genügen, das wichtigste hier hervorzuheben[1]. Die Hauptaufgabe der neuen Verwaltung bestand, abgesehen von der verwaltungsmäßigen Zusammenfassung der verschiedenen Bahnen, wohl darin, die Eisenbahnverhältnisse Groß-Hamburgs neuzugestalten, an denen außer dem Hamburger Staat (für die Verbindungsbahn und Hamburg—Bergedorf) Altona-Kiel, Berlin-Hamburg, Lübeck-Büchen und Köln-Minden beteiligt gewesen waren. Es darf hierzu auf die eingehende Darstellung im Archiv[2] Bezug genommen und erwähnt werden, daß die Arbeiten mit der Fertigstellung der Hauptbahnhöfe in Altona (30. Januar 1898) und Hamburg (5. Dezember 1906) im wesentlichen zum Abschluß kamen, aber gleichzeitig vermerkt werden, daß auch heute der Bau der Güterumgehungsbahn noch nicht vollendet ist. In Flensburg wurde die Spitzkehre an der Nordschleswigschen Weiche in der Einführung der Strecke von Vamdrup zwar am 1. Juni 1885 durch die Erbauung der Nordkurve beseitigt, die Zusammenfassung der Flensburger Bahnhöfe und die Erbauung eines Durchgangsbahnhofs im Westen der Stadt, die schon seit 75 Jahren erörtert wurden, zog sich aber noch bis in die Nachkriegszeit hin. Erst am 1. Dezember 1927 wurde der neue Bahnhof eröffnet. In Husum trat eine weitere Verschiebung der alten Linie Flensburg—Tönning dadurch ein, daß nach der Ver-

[1] 1883 nahm die Fähre über den Großen Belt ihren Dienst auf, und seitdem verkehren direkte Wagen zwischen Schleswig-Holstein und Kopenhagen, die Fähre über den Kleinen Belt, die seit 1935 durch eine Brücke ersetzt ist, bestand schon seit 1873.

[2] Die Umgestaltung der Eisenbahnen in Hamburg um die Jahrhundertwende, Archiv 1931, S. 1363.

staatlichung der Marschbahn die Tönninger Linie unter Beseitigung der weiten Kurve bei Husum, südlich der Stadt in die Marschbahn eingeführt wurde (1. Mai 1912). Dadurch kam in die alte durchgehende Linie nach der Jübeker von 1869 eine weitere Kehre in Husum. Interessante Neubauten veranlaßte die Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals, die die Beseitigung der beiden Drehbrücken bei Rendsburg und bei Taterphal (St. Margarethen) — die Brücken bei Kiel-Holtenau und bei Grünenthal (Neumünster-Heide) hatten bereits die richtige Lage — und ihren Ersatz durch 42 m über dem Wasserspiegel liegende Hochbrücken zur Folge hatte. Da die Lage bei Rendsburg keine richtige Längenentwicklung zuließ, bekam hier die insgesamt 2454 m lange Brücke nördlich des Kanals, südlich des Bahnhofs eine Schleife (1. Oktober 1913), während die Marschbahn zwischen Wilster und St. Michaelisdonn in einem 5,51 km langen Bogen nach Osten verschoben wurde; die Brücke bei Hochdonn wurde 2218 m lang, 1. Juni 1920, und die Führung der Marschbahn geriet nun zwischen Elmshorn und Michaelisdonn in seltsame Schwingungen. Eine Erweiterung ungewöhnlicher Art erfuhr das Eisenbahnnetz Schleswig-Holsteins schließlich durch den Bau des Dammes nach Sylt, der bereits vor dem Kriege geplant und für den schon durch das Gesetz vom 28. Mai 1913 Mittel bereitgestellt waren. Die Vorarbeiten waren im vollen Gange, als der Krieg ausbrach, dessen Ende Nordschleswig und die Zugangslinie für Sylt Süderlügum—Tondern—Hoyerschleuse von Deutschland abtrennte. Nun war der Bahnbau erst recht eine Lebensfrage für die — jetzt — nördlichste deutsche Insel geworden, und im Jahre 1923 wurde der Bau begonnen, die Sturmflut vom 23. August zerstörte jedoch soviel, daß die Arbeiten eingestellt und 1924 von neuem begonnen werden mußten. Dann gelang es in ungestörter Arbeit, den großen Bau des 11 km langen Dammes zu Ende zu führen und am 1. Juni 1927 wurde der neue Weg von Klanxbüll nach Morsum und Westerland durch den Reichspräsidenten dem Verkehr übergeben. Seitdem trägt er den Namen Hindenburgdamm.

Von den mancherlei nicht ausgeführten P l ä n e n zur weiteren Ausgestaltung des schleswig-holsteinschen Eisenbahnnetzes sei nur der Vorschlag erwähnt, den weiten Bogen Altona—Elmshorn—Neumünster durch eine gerade, die ursprünglich geplante Linie über Barmstedt noch westlich liegen lassende, womöglich elektrisch zu betreibende Strecke Altona—Ulzburg—Neumünster abzuschneiden (und von Ulzburg aus über Segeberg nach Eutin zu bauen), um dadurch die von Preußen und

Dänemark betriebene Kiel-Korsör-Linie gegenüber der Fährstrecke Warnemünde—Gedser zu stärken[1]. Die Strecke sollte, da sie im Zuge der seit 1884 erbauten privaten Nebenbahn Altona—Kaltenkirchen—Neumünster[2] lag, ohne weitere Zwischenstationen erbaut und durch eine für den Schnellpersonenverkehr geeignete Hafenbahn in Kiel ergänzt werden. Der Plan war wohl in einem gewissen Gegensatz zu dem seit 1865 erörterten, nie ganz aufgegebenen Gedanken der sog. Fehmarnbahn entstanden, die von Hamburg über Lübeck (oder Segeberg) und den Fehmarnsund zur Insel Fehmarn führen sollte, von wo durch eine Fährverbindung über den nur 18 km breiten Fehmarnbelt eine denkbar kurze Verbindung nach Laaland—Falster—Seeland zu schaffen wäre, die etwa eine Diagonale des Vierecks Hamburg—Warnemünde—Kopenhagen—Fredericia darstellen würde[3]. Der Krieg und die Vereinheitlichung der Länderbahnen haben die Verwirklichung des Planes einer direkten Linie Hamburg—Kiel verhindert, aber auch das Fehmarnbahnprojekt harrt noch der Vollendung.

Übersicht über die Betriebseröffnungen der Schleswig-Holsteinschen Eisenbahnen bis zur Verstaatlichung.

I. Hamburg.

Hamburg-Bergedorfer Eisenb.-Ges. Seit dem 1. 12. 1846 im Betriebe der Berlin-Hamburger Eis.-Ges., seit dem 2. 5. 1870 im Eigentum Hamburgs, durch Vertrag vom 19. 12. 1882 zum 1. 7. 1884 auf Preußen übergegangen.

Hamburg—Bergedorf . . . . . 16. 5. 1842 (Güt.-V. 28. 12. 1842)

---

[1] vgl. Reichsbahn 1934, S. 833.

[2] Die unter Führung der Stadt Altona stehende Nebenbahn eröffnete die Strecke von Altona bis Kaltenkirchen am 8. September 1884, bis Bramstedt am 20. August 1898 und bis Neumünster am 1. August 1916, sie wird ergänzt durch die Strecke Elmshorn—Barmstedt (15. Juli 1896)—Oldesloe (9. Juni 1907) der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.

[3] Die Entfernungen zwischen Hamburg und Kopenhagen betragen über Fredericia 527 km, über die inzwischen aufgegebene Linie Kiel—Korsör 357 km, über Warnemünde—Gedser 425 km, und über Lübeck—Fehmarn würde sie 326 km betragen.

Hamburg Klostertor—Altonaer Grenze am Schulterblatt, bis Ende 1869 im Betrieb der Altona-Kieler Bahn, seit dem 1. 1. 1870 im Betrieb der Berlin-Hamburger Eisenb., seit dem 1. 7. 1884 im Betrieb der preuß. Staatsbahn, auf das Reich übergegangen am 1. April 1921 . 16. 7. 1866

Rechtselbische Hafenbahn Berliner Bf.—Oberhafenbrücke—Teerhof, im Betrieb der Berlin-Hamburger Eisenb., ab 1. 1. 1880 im Betrieb Hamburgs (durch Berlin-Hamburger Eis., ab 1. 7. 1884 preuß. Staatsbahn) Güter-V. 11. 8. 1866

Rechtselbische Hafenbahn (Köln-Mindener Bahn—Grasbrook), im Betrieb der Berlin-Hamburger Eis. bis 1. 12. 1872, der Köln-Mindener Eis. ab 1. 12. 1872, ab 1. 1. 1880 im Betrieb Hamburgs (durch Köln-Mindener Eis. und Preuß. Staatsb.) . . . . . Güter-V. 1. 7. 1872

Nachrichtlich:

Venloer (Köln-Mindener, später Hannov.) Bf.—Oberhafenbrücke—Berliner Bf.: ausschließlich der zur rechtselbischen Hafenbahn gehörenden Oberhafenbrücke: Köln-Mindener Eis.-Ges. (ab 1. 1. 1879 preuß. Staatsbahn) G.-V. 1. 12. 1872, Pers.-V. 1. 10. 1885

Hamburg-Venloer Bf.—Harburg: Köln-Mindener Eis.-Ges. (ab 1. 1. 1879 preuß. Staatsbahn) 1. 12. 1872

Linkselbische Hafenbahn Veddel—Niedernfelde, im Eigentum Hamburgs und im Betriebe Hamburgs durch Köln-Mindener Eis-Ges. (preuß. Staatsbahn) . . . . . G.-V. 1. 1. 1880

II. Altona—Kiel.

1. Altona-Kieler Eisenb.-Ges., verstaatlicht durch Vertrag vom 30. 10./1. 11. 1883 zum 1. 3. 1884 (Eigent.-Überg. 1. 7. 1886)

Hafenbahn in Kiel . . . . . Güter-V. 1. 9. 1844
Altona—Kiel 18. 9. 1844
Hafenbahn in Altona (Tunnelbahn ab 18. 1. 1876) . . Güter-V. 1845
Altona—Schulterblatt (—Hamburg), Verbindungsbahn G.-V. 30. 9. 1865, P.-V. 16. 7. 1866
Hafenbahn in Neustadt (Holstein) 1. 5. 1866
Neumünster—Ascheberg—Neustadt 31. 5. 1866
Kiel—Ascheberg 31. 5. 1866
Altona—Blankenese 19. 5. 1867
Neumünster—Oldesloe 10. 2. 1875
Blankenese—Wedel 2. 12. 1883

dazu:

a) Elmshorn—Glückstadt der Glückstadt-Elmshorner Eis.-G., bis 31. 12. 1862 im Betrieb der Altona-Kieler Eis.-Ges. . . 20. 7. 1845

b) Neumünster—Rendsburg der Rendsburg-Neumünsterschen Eis.-Ges., bis 31. 12. 1860 im Betrieb, ab 1. 1. 1864 im Eigentum der Altona-Kieler Eis.-Ges. 18. 9. 1845
Verlängerung zur Obereider . . . . . Jan. 1847
Durchführung zum nördl. Eiderufer (Schlesw. Eis.) 17. 5. 1856

2. Schleswigsche Eis.-Ges., entstanden 1865 aus der Südschleswigschen Eis.-Ges. und der Nordschleswigschen Eis.-Ges., seit dem 1. 1. 1870 im Betrieb der Altona-Kieler Eis.-Ges., verstaatlicht zum 1. 3. 1884 (II 1)

a) Südschleswigsche Eis.-Ges.:

Flensburg—Ohrstedt—Husum—Tönning 25. 10. 1854
Ohrstedt—Rendsburg 25. 10. 1854
Hafenbahn Husum und Tönning 25. 10. 1854

b) Nordschleswigsche Eis.-Ges.:

Flensburg—Rothenkrug 15. 4. 1864
Rothenkrug—Woyens 1. 10. 1864

Nach der Zusammenlegung 1865:

Woyens—Hadersleben 2. 5. 1866
Woyens—Vamdrup 1. 11. 1866
Tingleff—Tondern 26. 6. 1867
Rothenkrug—Apenrade 12. 9. 1868
Owschlag—Jübek—Eggebek 29. 12. 1869
Jübek—Ohrstedt 29. 12. 1869
Schleswig Friedrichsberg—Schleswig Altstadt, seit 1. April 1922 im Betrieb der Schleswiger Kreisbahn
(G.-V. 15. 11. 1880) 15. 5. 1881

nachrichtlich:

Schleswig-Klosterkruger Eis.-Ges., ab 13. 2. 1869 im Betrieb der Schlesw. Eis.-Ges. Schleswig-Klosterkrug 2. 6. 1858—29. 12. 1869

III. Berlin-Hamburger Eis.-Ges., verstaatlicht durch Vertrag vom 29. 3. 1884 zum 1. 7. 1884 (Eig.-Übergang 1. 7. 1886)

Bergedorf—Büchen (—Boizenburg) 15. 12. 1846
Büchen—Lauenburg 15. 10. 1851
Hamburg Berliner Bf.—Hamburg Klostertor 16. 7. 1866
Lauenburger Elbbrücke 1. 11. 1878

IV. Marschbahn: Glückstadt-Elmshorner Eis.-Ges., seit 1. 1. 1879 Holsteinsche Marschbahn, seit 1. 1. 1888 Schleswig-Holsteinsche Marschbahn-Ges., verstaatlicht zum 1. 7. 1890 durch Vertrag vom 25. und 27. 1. 1889;

Elmshorn—Glückstadt, bis 31. 12. 1862 im Betrieb der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft 20. 7. 1845

Glückstadter Hafenbahn, im Eigentum des dänischen Staates, ab 15. 6. 1859 im Eigentum der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft, bis 31. 12. 1862 im Betrieb der Altona-Kieler Eisenbahn-Ges. . 15. 12. 1847

Glückstadt—Itzehoe, bis 31. 12. 1862 im Betrieb der Altona-Kieler Eis. 15. 10. 1857

Itzehoe—St. Michaelisdonn—Heide 1. 11. 1878
St. Michaelisdonn—Marne 15. 12. 1880

Marne — Kronprinzenkoog Mittel — Kronprinzenkoog Nord — Friedrichskoog Mittel . . . . . (P.-V. 1. 10. 1898) G.-V. 1. 10. 1884
Kronprinzenkoog Mittel—Kronprinzenkoog Süd . . . . G.-V. 1. 10. 1884
Kronprinzenkoog Nord—Norderfleth . . . . . G.-V. 17. 10. 1884
Heide—Lunden 1. 9. 1886
Lunden—Husum—Bredstedt 17. 10. 1887
Bredstedt—Tondern—Bredebro—dän. Grenze 15. 11. 1887
Bredebro—Lügumkloster 21. 9. 1888
Hafenbahn Husum . . . . . Güter-V. 5. 1890

V. Lübeck-Büchener Eis.-Ges.: zum 1. 1. 1938 auf das Reich übergegangen.
Lübeck—Büchen 15. 10. 1851
Lübeck—Hamburg . . . . . 1. 8. 1865 (G.-V. 8. 8. 1865)
Lübeck—Travemünde Stadt . . . . . 1. 8. 1882 (G.-V. 15. 10. 1882)
Travemünde Stadt Travemünde Hafen . . . . (nur Pers.-V.) 1. 7. 1898
Lübeck—Schlutup . . . . . (nur noch G.-V.) 20. 8. 1902
Travemünde—Niendorf 8. 7. 1913

VI. Eutin-Lübecker Eis.-Ges.:
Eutin—Lübeck 10. 4. 1873
Pönitz (früher Gleschendorf)—Ahrensbök 10. 5. 1886

VII. Westholsteinsche Eis.-Ges., verstaatlicht zum 1. 4. 1890 durch Vertrag vom 28. 1. 1890:
Neumünster—Heide—Weddinghusen—Karolinenkoog (Eider) . 22. 8. 1877
Karolinenkoog—Eiderfähre (Tönning) 1. 6. 1886

VIII. Wesselburen-Heider Eis.-Ges., im Betrieb und ab 1. 4. 1881 im Eigentum der Westholsteinschen Eis.-Ges., mit dieser verstaatlicht zum 1. 4. 1890 (VII):
Weddinghusen—Wesselburen 1. 11. 1878
Wesselburen—Büsum . . . . . (G.-V. 1. 11. 1883) 15. 11. 1883

IX. Kiel-Eckernförder-Flensburger Eis.-Ges., verstaatlicht zum 1. 7. 1903 (Vertrag vom 4. 1. 1890):
Kiel—Eckernförde 1. 7. 1881
Eckernförde—Flensburg—Kiel Bf. 21. 12. 1881

X. Kreis Oldenburger Eisenbahn. Im Betrieb der Altona-Kieler Eisenbahn (preuß. Staatsbahn) bis 31. 12. 1924, im Betrieb der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eis.-Ges. bis 30. 6. 1931, seitdem im Betrieb der Eigentümerin:
Neustadt—Oldenburg (Holst.) 30. 9. 1881
Oldenburg—Heiligenhafen 17. 1. 1898

XI. Eis.-Ges. Altona-Kaltenkirchen-Neumünster:

Altona—Kaltenkirchen	(G.-V. 24. 11. 1884)	8. 9. 1884
Kaltenkirchen—Bramstedt		20. 8. 1898
Bad Bramstedt—Neumünster		1. 8. 1916

XII. Kreisbahn Eckernförde—Kappeln (Spurweite 1 m):

Eckernförde—Ellenberg	26. 1. 1889
Ellenberg—Kappeln (Schlei)	25. 12. 1890

XIII. Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eis.-Ges.:

Elmshorn—Barmstedt (zunächst bis 9. 6. 1907 als Kleinbahn)	16. 7. 1896
Barmstedt—Oldesloe	9. 6. 1907

Die südslawischen Eisenbahnen 1934 und 1935.

Von

Reichsbahndirektionspräsident **Dr. Remy** in Köln.

(Mit 1 Karte und 8 Bildern.)

I. Die allgemeine Lage.

Die Erfahrungen des Weltkrieges haben das Interesse an den Staaten zweiter und dritter Ordnung in ganz anderem Maße in dem deutschen Schrifttum geweckt als in der Zeit vor dem Kriege. Daher sind die Erscheinungen auf dem Büchermarkt auch über Südslawien außergewöhnlich zahlreich. Nicht nur die außenpolitische, die landwirtschaftliche und die industrielle Entwicklung des neuen Königreichs findet, wie natürlich, eingehende Beachtung, sondern vor allem nehmen sich Forscher und Übersetzer des deutschen Gelehrtentums auch der schöngeistigen Schöpfungen der in der neuen staatlichen Gründung vereinigten Volksstämme an[1].

Damit wird eigentlich nur an ruhmvolle Vorgänger angeknüpft, an Goethe, der einst mit der Übersetzung südslawischer Lieder die ersten geistigen Fäden geknüpft hat, an Grimm, der die serbischen Volksmärchen dem deutschen Leser zugänglich machte, und an Ranke, der die Geschichte des serbischen Freiheitskampfes einer Darstellung[2] für würdig hielt.

[1] Die südosteuropäischen Staaten in Einzeldarstellungen. Herausgegeben in Verbindung mit dem Südost-Ausschuß der deutschen Akademie von Franz Thierfelder. Das Königreich Südslawien. Universitätsverlag von Robert Noske in Leipzig. 1935. — Lichtträger (Ivo Pilar), Immer wieder Serbien. Berlin 1933. Verlag für Kulturpolitik. — Gilbert In der Mauer, Die Jugoslawen einst und jetzt. Johannes Günther-Verlag. Wien und Leipzig 1936. Band 1 und 2, Band 3 angekündigt. — Gross, Südosteuropa, Bau und Entwicklung der Wirtschaft. Universitätsverlag von Robert Noske. Leipzig 1937. — Im gleichen Verlag: Prvislav Grisogono, Jugoslawien, Entwicklung und Verwirklichung einer Idee. Leipzig 1937.

[2] Die serbische Revolution 1829, neu bearbeitet 1879, in Sämtl. Werke Bd. 43/44 unter dem Titel: Serbien und die Türkei.

Nach den vorzüglichen Darstellungen südslawischer Probleme in dem englischen Schrifttum von Seton Watson, Wickham Steed und den Brüdern Buxton vor und nach dem Weltkriege ist die Vertiefung unserer Kenntnisse über die für den Frieden Europas politisch so bedeutungsvollen Staaten nur zu begrüßen.

Die Zusammenschweißung der stammesstolzen Stämme, der regsamen und intelligenten, politisch sehr real denkenden Slowenen, der wie die Slowenen römisch-katholischen partikularistischen Kroaten, der orthodoxen, zentralistisch gerichteten Serben, der mohammedanischen Bosniaken stellt der Staatsführung eine schwere Aufgabe. Dazu stoßen die Fragen der deutschstämmigen und ungarischen Bewohner des Banates. Die Verfassung vom Vidov dan (St.-Veits-Tag, 28. Juni) des Jahres 1921, die dem noch nicht gefestigten Staate die parlamentarische Regierungsform als Grundlage für dieses Einigungswerk gab und die serbische Hegemonie verankern sollte, konnte diese schwere Aufgabe nicht lösen. Kroaten und Slowenen lehnten die Verfassung ab. König Alexander hat diese Verfassung am 6. Januar 1929 aufgehoben. Seiner machtvollen Persönlichkeit gelang es, in fünf Jahren eine neue auf die Königsdiktatur begründete Entwicklung anzubahnen. Parlamentarismus und politische Parteien wurden beseitigt. Der Gedanke der südslawischen Einheit fand in einer politischen Neueinteilung des Königreichs seinen Ausdruck, die den Anklang an die historische Entwicklung selbst in den Provinzbezeichnungen vermeidet (5. Oktober 1929, statt 33 Kreise noch 9 Banate mit Benennung nach den Flüssen). Das Attentat von Marseille am 9. Oktober 1934 hat diesen Entwicklungsgang jäh unterbrochen. Prinz Paul, der die Regentschaft für den minderjährigen Kronprinzen führt, vermochte eine Persönlichkeit von dem politischen Einfluß des Königs nicht zu finden. Nach einer kurzen Übergangsperiode der Kabinette Usunowitsch und Jeftitsch hat der Serbe Stojadinowitsch als Ministerpräsident das Staatsruder in die Hand genommen. Noch stehen die Kroaten unter Dr. Matschek abseits, während der Versuch gemacht wurde, die Regierung auf eine neue jungradikale Partei, die Jugoslawische Radikale Gemeinschaft, zu stützen, die sich aus Serben, Slowenen unter Dr. Koroschetz und Bosniaken zusammensetzen soll. Es ist der Versuch, mit einem verjüngten Namen an die alte radikale Partei des Einigers Südslawiens, Paschitschs, anzuknüpfen, in Würdigung der Zugkraft, die diese Partei immer noch in der Erinnerung genießt. Die staatsmännische Kraft Stojadinowitschs wird sich daher an der Aufgabe einer Versöhnung und der Herbeiführung praktischer Mitarbeit der Kroaten erproben müssen. Der Anfang mit der Berufung von Kroaten in einflußreiche Ämter der Zentrale ist gemacht.

Dieser innerpolitische Kampf um die Konsolidierung des neuen Staates mit dem Ziele des Unitarismus oder des Föderalismus ist vom Standpunkt der Bekämpfung bolschewistischer Einflüsse nicht leicht zu nehmen. Die Wirtschaftslage war in den Jahren 1930 bis Ausgang 1933 schwer und zeigt erst seit 1934 einige Besserung. Hier versucht die Wühlarbeit einzusetzen und sich völkischen Streit und wirtschaftliche Not in gleicher Weise zunutze zu machen.

Zu allen vorhandenen Gegensätzen ist nun in den letzten Monaten noch der Streit um das Konkordat hinzugekommen, da die orthodoxe Kirche ihre Stellung bedroht sieht, wie umgekehrt vor sechs Jahren das neue Statut der serbisch-orthodoxen Kirche vom 16. November 1931 wegen seiner zentralistischen Tendenzen schwere Beunruhigung bei den römisch-katholischen Kroaten hervorgerufen hatte.

Inzwischen hat das Streben nach Vereinheitlichung der staatlichen Grundlagen namentlich auf dem Gebiete des Rechts unter der Königlichen Diktatur große Fortschritte gemacht. Die Abwehr des Kommunismus hat zu einer Verschärfung der Strafgesetzgebung geführt. Die Grundlage ist das „Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Staate" vom 3. August 1921. Mit dem Staatsstreich wurden die unter das Gesetz fallenden Delikte einem „Staatsgerichtshof zum Schutze des Staates" zur Aburteilung überwiesen, Gesetz vom 6. Januar 1929.

Schwierig war die Schaffung einer einheitlichen Grundlage im öffentlichen Recht und im Privatrecht. Die alten serbischen, dalmatisch-slowenischen, madjarischen, kroatischen, bosnisch-herzegowinischen und montenegrinischen Gesetze mußten beseitigt und, was wohl schwieriger ist, sie müssen im Rechtsbewußtsein der alten Stämme überwunden werden, um einem neuen südslawischen Recht Platz zu machen. Der Reihe nach traten unter der Diktatur in Kraft: ein neues Zivilprozeßgesetz vom 13. Juli 1929, das Konkursgesetz vom 22. November 1929, das Gesetz über die Exekution und Sicherstellung vom 9. Juli 1930, ein Gesetz über das außerprozessuale Gerichtsverfahren vom 26. Juli 1934. Das neue Bürgerliche Gesetzbuch liegt seit 1934 im Entwurf vor, auch das neue Handelsgesetzbuch steht vor der Einführung, das Gesetz über den unlauteren Wettbewerb ist 1930, in demselben Jahre das Gesetz über den Schutz des Urheberrechts eingeführt. Das neue Strafgesetzbuch datiert vom 27. Januar 1929. Das Seerecht harrt noch der Vereinheitlichung, das Luftrecht stammt vom 22. Februar 1928. Im ganzen genommen eine erstaunliche und fruchtbare Leistung der Diktatur.

Unter diese gesetzgeberische Arbeit fällt auch das neue Beamtengesetz vom 31. März 1931. Eine bedauerliche Erscheinung infolge der Inflation und des wirtschaftlichen Niedergangs sind die sehr niedrigen Gehälter und Löhne. Inwieweit sie selbst bei dem Tiefstand der Nahrungsmittelpreise den Bedürfnissen genügen mögen, in Reichsmark umgerechnet 300 bis 400 RM im Monat für hohe Beamtenstellungen, läßt sich schwer beurteilen. Die Kleinhandelspreise sind in Belgrad von 1926 bis 1935 von 100 auf 68,6 gesunken. Hierauf gründen sich die Herabsetzungen der Gehälter und Löhne, aber auch die 1935 vorgenommene Tarifermäßigung der Personentarife. In dem Agrarlande kommt es aber auf das Einkommen der Bauern an. Erhielten sie 1926 die Meßzahl 100 für ihre Produkte, so 1934 nur noch etwa 56. Die Löhne der Arbeiter sanken um etwa 30 %, bei qualifizierten Arbeitern noch tiefer. 1932 mußte man ein Schuldmoratorium für landwirtschaftliche Betriebe verkünden, da 40 % der bäuerlichen Wirtschaften nicht mehr an Abzahlungen denken konnten. Mit einer Verordnung vom 25. September 1936 ist der Staat mit einer Entschuldungsaktion eingesprungen unter teilweiser völliger Streichung der Schulden.

In der Ausfuhr bilden die Erze, namentlich Bauxit und das hochwertige Kupfer, den Rückhalt der Einnahmen. Mit Erfolg beginnt aber nun auch Südslawien, sich eine nationale Industrie heranzuziehen. Auf dem Gebiet der Textilwarenfabrikation sind große Erfolge erzielt, die Neugründung weiterer Werke mußte verboten werden. Nun baut Krupp ein großes Walzwerk in Zenica bei Sarajewo, ein Objekt von 8,5 Millionen RM[1]. Auf dem Gebiete der Nahrungsmittelindustrie kann man eine fast völlige Autarkie feststellen. Papier und Leder werden kaum noch eingeführt. Die Zementindustrie hat einen großen Aufschwung genommen. Die den Universitäten Belgrad, Agram und Laibach angegliederten Technischen Hochschulen zählen etwa 3000 Studierende. Daß sich im Zuge dieser Industrialisierung bedenkliche Fragen auf sozialem Gebiete einzustellen beginnen, erhöht das Maß der Schwierigkeiten, die überwunden werden müssen.

Die Regierung Stojadinowitsch hat sich nun auch des Ausbaues der Adriahäfen angenommen. Der Seeverkehr betrug

1933	1,639 Mill. t
1934	1,985 Mill. t
1935	2,185 Mill. t

Pläne für den wirtschaftlichen Aufschwung und innerpolitische Schwierigkeiten werden nicht gemindert durch die außenpolitischen

[1] Das Werk wurde kürzlich (1937) mit feierlichem Staatsakt dem Betrieb übergeben.

Sorgen: Die aktive Politik Italiens in Albanien, der Gegensatz zu Italien durch den Anschluß Südslawiens an die Sanktionspolitik des Völkerbundes, der ungarische Revisionismus und der österreichische Legitimismus sind die Stichworte, nach denen sich die große Politik des Lenkers der Geschicke des Königreichs orientiert. Daß Stojadinowitsch seinen Standpunkt zur Rheinlandbesetzung dahin feststellte, Südslawien sei eine Balkanmacht und habe nur den Ehrgeiz, hier ihre Position zu wahren, sei nicht vergessen zu erwähnen.

Die Außenpolitik hat in dem Berichte der Südslawischen Eisenbahnen in mehrfachen Hinweisen auf die aus Anlaß des abessinischen Feldzuges gegen Italien vom Völkerbund verhängten Sanktionen ihren Niederschlag gefunden. Die Ausfuhr Südslawiens nach Italien macht etwa 25 % der Gesamtausfuhr aus, ein Wert von 800 Millionen Dinar[1]. Hierfür vermochte England mit seinen Zollerleichterungen für die Einfuhr südslawischer Produkte (Eier, Truthähne, Hühner) nur einen Gegenwert von 110 Millionen Dinar zu bieten. Italien steht immer noch als Käufer mit 20 % der südslawischen Ausfuhr an der Spitze aller Länder. Namentlich das Bauholz umfaßte 1934 einen Export von 518 000 t. Indes haben sich die Befürchtungen nicht in dem erwarteten Maße erfüllt. Namentlich der Gesamtexport industrieller Produkte hat sich gehalten. Südslawien wurde gemäß dem Völkerbundsbeschluß die Einfuhr von Waren italienischen Ursprungs, auch aus den italienischen Kolonien, untersagt, ausgenommen Silber, Gold, Zeitungen, ebenso die Ausfuhr von Materialien wie Eisenerz, Bauxit, Aluminium, wie auch der Zugtiere. Trotzdem stieg die Gesamtausfuhr gegen 1934 um 3,92 %, die Einfuhr um 3,55 %. Dennoch bleibt das Land abhängig vom Ausfall seiner Ernten, namentlich von Weizen und Mais. Die Weizenernte lag 1935 8,9 % unter der mittleren Ernte der letzten zehn Jahre, die Maisernte gar 33,5 %. Die Großhandelspreise für Bodenprodukte und Vieh stehen immer noch tief. 1928 zeigten beide den Index 130,1 und 108,6, 1933 im Tiefstand 57,2 und 57,1, dann teils steigend 1934 57,4 und 55,4, 1935 68,2 und 56,6.

II. Die äußere Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Zukunftspläne. Der Straßenbau.

Vergleicht man die Eisenbahnkarte 1933 und 1935, so ergeben sich folgende Fortschritte: Im Bau begriffen ist eine Verbindung Sevnica—St. Janž abzweigend von der Hauptstrecke Zagreb—Ljubljana. Ferner die Strecke Koprivnica—Varaždin im Nordwesten des Königreichs, gleichlaufend zur ungarischen Grenze. Ihr kommt eine größere Bedeu-

[1] 1 Dinar = 5,7 Rpf.

ÖSTERREICH
UN
ITALIEN
ADRIATISCHES MEER
Villach
Spittal/d. Drau
Lavamünd
Rosenbach
Blaiburg
Prevalje
Dravograd
Meža
Maribor
Ptuj
Jesenice
Bisch. Bohin. Jez.
Piedicate
Velenje
Ozalj
Varaždin
Koprivnica
Nad-Kanjiža
Dekanješ
Zidani Most
Sevnica
Ljubljana
Litija
Grosuplje
Trebnje
Rakek
St. Jant
Zagreb
Samobor
Dugo Selo
Kočevje
Karlovac
Srp. Mirošević
Kupa
Fiume
Sušak
Bakar
Ogulin
Topusko
Toplice
Novska
Sava
Slav. Brod
Bos. Novi
Prijedor
Bihać
Banja Luka
Doboj
Pribinić
Zavidovići
Drina
Bosna
Vrbas
Srnetica
Tajce
Zenica
Knin
Bugojno
Pasarić
Rastelica
Tarčin
Podgorac
Konjic
Sinj
Solin
Split
Mostar
Metković
Gabela
Hum
Dubrovnik
Zelenika
Eisenbahnkarte des Königsreichs Südslawien.
Zeichenerklärung:
Vollspur 1 gleisig
Vollspur 2 gleisig
Schmalspur 76 cm
Schmalspur 60 cm
Privatbahnen
im Bau
geplante Bahnen
Privatbahnen im Staatsbetrieb
Beograd 5 Direktionssitze
Beograd 7 Ausbesserungswerke
Privatbahnen:
1 Slavonsko-Podravska-Željeznica
2 Prijedor-Knin
3 Zavidovići-Olovo-Han Pijesak
4 Šabac-Banja Koviljača
5 Petrovac-Požarevac-Dubravica
6 Bar-Virpazar
7 Zagreb-Samobor
8 Pribinić-Doboj
Zustand: 1937.
GARN
RUMÄNIEN
BULGARIEN
ALBANIEN
GRIECHENLAND
Subotica
Sombor
Osijek
Vukovar
Sl. Bečej
Petrovgrad
Novi Sad
Šid
Petrovaradin
Jlača
Srem. Rača
Ruma
Pančevo
Bela Crkva
Beograd
Klenak-Sava
Šabac
Zabrežje
Obrenovac
Smederevo
Požarevac
Kučevo
Tuzla
Simin Han
Koviljača
Lajkovac
Mladenovac
Palanka
Petrovac
Velika Plana
Prahovo Selo Negotin
Prahovo pristanište
Valjevo
Lapovo
Han Pijesak
Kragujevac
Ravna Reka
Vratogrnac
Negotinska
Zaječar
Sarajevo
Ljubić
Čačak
Jagodina
Ćuprija
Paraćin
Ćićevac
Stalać
Knjaževac
Višegrad
Ustipraća
Uvac
Priboj
Foča
Kraljevo
Prijepolje
Raška
Prokuplje
Niš
Bela Palanka
Pirot
Kursumlija
Doljevac
Leskovac
Caribrod
Bijelo Polje
Mojkovac
Kolašin
Kos. Mitrovica
Bijelo
Nikšić
Priština
Kosovo Polje
Peć
Vranje
Kotor
Cetinje
Podgorica
Virpazar
Bar
Skadar
Tirana
Kumanovo
General Hanr
Tetovo
Skoplje
Kočane
Gostivar
Veles
Štip
Bogumil
Gradsko
Kičevo
Strumica
Prilep
Resen
Ohrid
Podmolje
Bitolj
Idomeni
Kremenica
Vodena
Salun

tung zu. Denn sie schließt die Lücke einer Parallelstrecke zu der Hauptlinie des Landes von Belgrad nach Ljubljana über Novisad—Osjek—Koprivnica. Im Bau ist immer noch die Strecke Požarewac—Kučevo östlich Belgrad in Richtung auf Prahowo. Auseinandersetzungen mit der Schweizer Baufirma scheinen der Grund für die Verzögerung zu sein. Fertiggestellt ist das zweite Gleis Velika Plana—Lapowo auf der Strecke Beograd—Nisch. Im Bau begriffen war 1935 noch die Strecke Kosovo Polje—Peć, dagegen ist das Verbindungsstück Priština—Kosovo Polje im Betrieb, die Gesamtstrecke seit 1936. In Mazedonien ist die ehemalige Kriegsbahn Veles—Bogumil—Prilep als Vollspurbahn noch im Bau. Im Bau ist endlich noch die 76-cm-Spurbahn Bileća—Nikšić in Dalmatien.

Wichtig scheint es, von den Erklärungen des Ministerpräsidenten Stojadinowitsch über die weiteren Pläne im Verkehrsbau Kenntnis zu nehmen. Die obengenannte Hauptader des Landes Belgrad—Ljubljana ist immer noch nicht vollständig zweigleisig ausgebaut. Zwischen Novska und Zagreb liegt je ein Gleis zu beiden Seiten der Save. Von Zagreb bis Zidani Most ist der Oberbau immer noch nicht auf dem zweigleisigen Unterbau verlegt. Man scheint nun auf den Bau einer südlichen Parallelstrecke zu der Linie Belgrad—Ljubljana großes Gewicht zu legen. Sie besteht teils in dem Umbau schmalspuriger Strecken in Vollspur, teils im Neubau von Teilstrecken, die vorhandene Lücken ausfüllen sollen. Die Gesamtstrecke Nisch—Stalac-Kraljewo—Čačak—Valjevo—Tužla—Doboj—Banjaluka—Bosnisch Novi—Topusko Toplice—Karlovac—Ljubljana bedarf zu ihrer Schließung des Neubaues der Strecken Čačak—Valjevo—Tužla, des Baues der Strecke Doboj—Banjaluka und der Verbindung von Bosnisch Novi mit Topusko Toplice, ein wahrhaft großes und technisch nicht einfaches Unternehmen.

Im Raum des 76-cm-Schmalspurnetzes steht immer noch die Vervollständigung der Verbindung Belgrad—Adriaküste im Vordergrund. Die Pläne von 1935 zeigen die Strecke Ustiprača—Foča im Drinatal als im Bau begriffen an. Das deutet darauf hin, daß man eine verkürzte schmalspurige Verbindung Belgrad—Dubrownik schaffen will. Das fehlende Stück Foča—Bileča wird dabei eine technisch schwierige Aufgabe stellen.

Die vorhandene schmalspurige Strecke Belgrad—Čačak—Sarajewo—Dubrownik ist inzwischen durch Beseitigung zweier Zahnradstrecken verbessert worden.

Die vielerörterte vollspurige Verbindung Belgrad—Kotor soll nunmehr unter Ausnutzung der neuen normalspurigen Strecke Lapowo—Priština—Skoplje bei Raška im Ibartal angeschlossen und über Bjelopolje nach der Bucht von Kotor geführt werden.

Im Norden sind die slowenischen Kleinbahnen 1936 endgültig verstaatlicht worden. Die Strecken werden nun zu Gliedern einer verbesserten Zuführung zum Hafen Sušak. Diesem Zwecke soll der Bau einer Strecke Kočevje—Moravice dienen, eine verbesserte Verbindung Österreich—Sušak über die Grenzbahnhöfe Rosenbach—Jesnice.

Abb. 1. Vom Bau der Strecke Veles—Prilep.

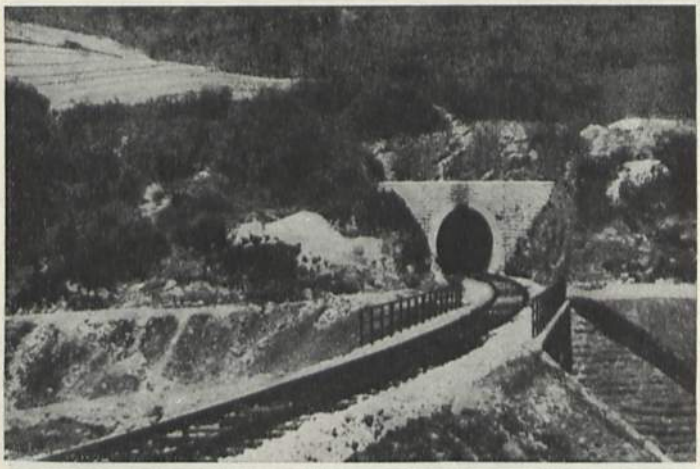


Abb. 2. Vom Bau der Strecke Veles—Prilep.

Eine verbesserte Verbindung Belgrad—Bukarest über eine Donaubrücke etwa bei Prahowo scheint immer noch in weiter Ferne.

In Mazedonien soll die 60-cm-Spurbahn Skoplje—Ochrid in Normalspur umgebaut werden. Diese Absicht wird zweifellos eine weitgehende Umänderung der Linienführung verlangen.

Die Finanzierung dieser Bahnbauten ist im Haushalt 1936 mit Anleihemitteln vorgesehen.

Auch auf dem Gebiete des Straßenbaues wird eifrig gearbeitet, wenn auch nicht mit der Großzügigkeit, wie sie beim Eisenbahnbau beobachtet wird. Einer besonderen Fürsorge wird der Verbesse-

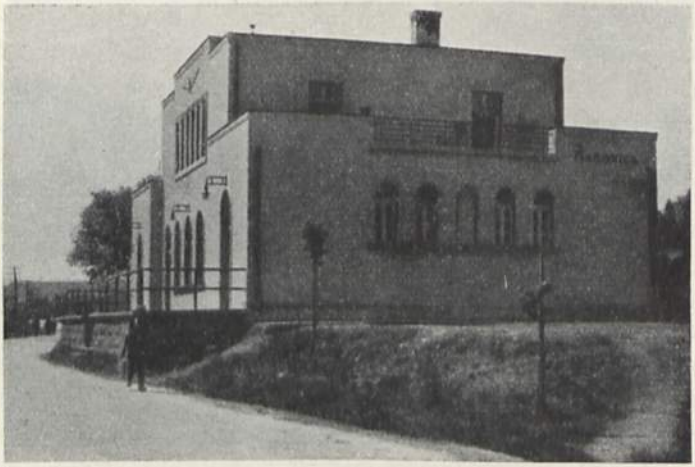


Abb. 3. Neues Empfangsgebäude in Rakovica der Strecke Beograd—Velika Plana.

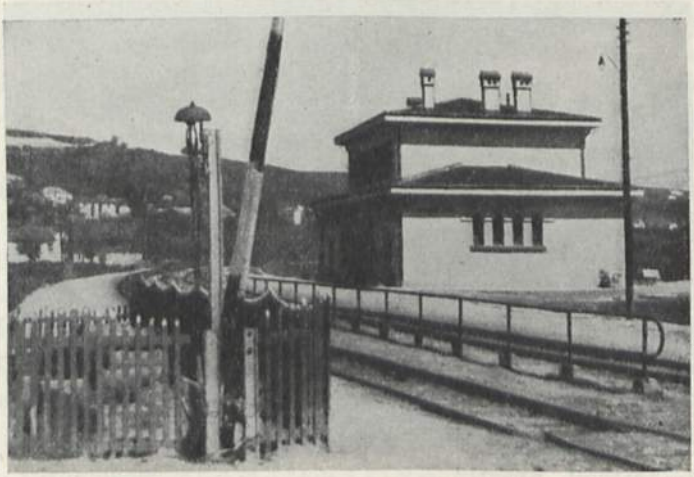


Abb. 4. Neues Empfangsgebäude im volkstümlichen Stile in Kneževac der Strecke Beograd—Velika Plana.

rung der großen Orientstrecke Subotica—Belgrad—Nisch—Zaribrod gewidmet. Von Kotor kann man im Auto bis Peč Südserbien durchqueren.

Seit 1933 ergibt sich über den Fortschritt der Neubauten folgendes Bild:

Strecke	Länge km	Baubeginn	Betriebseröffnung
Kosovo Polje—Peć	82	1933	1936
Priština—Kosovo Polje	6	1928	1934
Požarevac—Kučevo	61	1931	—
Veles—Prilep	86	1932	—
2. Gleis Beograd—Resnik	14	1932	1934
2. Gleis Velika Plana—Lapovo	19	1933	1934
Klenak—Šabac	5	1933	1934
Beograd—Pančevo	24	1933	1935
Koprivinica—Varaždin	42	1935	—
Sv. Janž—Sevnica	12	1935	—

Abb. 5. Neue Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Donau zwischen Beograd und Pančevo. 7 Öffnungen zu je 160 m Stützweite, Länge 1133 m.

III. Organisation und Personal.

Das Gesetz über die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vom 23. Juni 1930 wird augenblicklich einer Bearbeitung unterzogen mit dem Ziele, eine größere Bewegungsfreiheit gegenüber den im allgemeinen bindenden Vorschriften des Gesetzes namentlich technischer Natur zu erreichen. Einzelne Erleichterungen sind bereits für 1935 gültig erklärt worden.

Personalbestand.

Jahr	Köpfe	auf 1 Betriebskm	auf 100 000 Zugkm
1930	76 951	8,34	158,6
1933	70 960	7,61	156,7
1934	71 822	7,68	153,3
1935	70 400	7,53	149,4

Ende 1934 mußte man anläßlich der Entlassungen aus dem Heeresdienst und auf Grund der Schwierigkeiten des Arbeitsmarktes zu einer Vermehrung des Personalstandes schreiten. Gleichzeitig wurde vorübergehend der siebenstündige Arbeitstag eingeführt.

Der Ausgleich soll in dem natürlichen Abgang ohne Ersatz gefunden werden. 1935 hoffte man die normale Arbeitszeit wieder einzuführen. Gehälter und Lohnsätze blieben dieselben, indes verursachte die siebenstündige Arbeitszeit einen bedauerlichen Lohnausfall für die Arbeiter. Die Ausbildung für angehende Beamte ist für sämtliche fünf Direktionen fortschreitend in Belgrad zentralisiert worden:

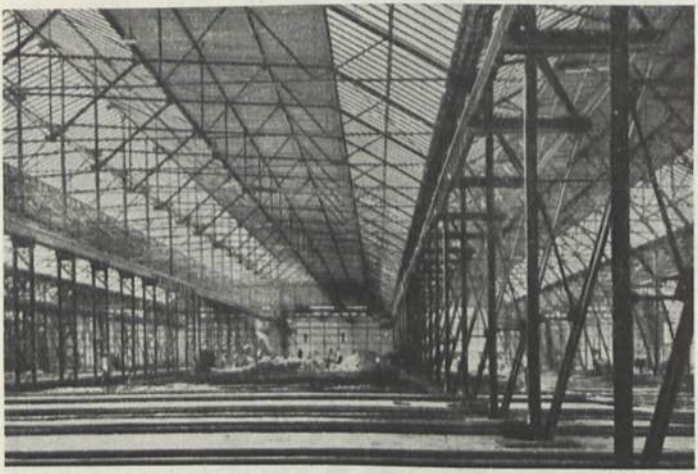


Abb. 6. Wagenhalle des neuen Ausbesserungswerkes Kraljevo.

Verteilung des Personals auf die Dienstzweige.

Dienstzweig	1934		1935	
	Köpfe	%	Köpfe	%
Generaldirektion und 5 Direktionen .	3 751	5,2	3 800	5,4
Bahnunterhaltung	22 658	31,6	21 096	30,0
Maschinendienst	5 190	7,2	4 760	6,8
Betriebswerkstätten und Materialverwaltung	11 021	15,3	11 223	16,0
Bahnhofsdienst	14 317	20,0	14 185	20,0
Zugdienst	5 304	7,3	5 399	7,7
Hauptwerkstätten	8 464	11,8	8 801	12,5
Sonstiger Dienst	1 117	1,6	1 136	1,6
	71 822	100,0	70 400	100,0

Die Unterteilung nach den einzelnen Beamten- und Arbeiterklassen ist dieselbe wie in den vergangenen Jahren.

IV. Finanzen.

Schnelles Erfassen der Einnahmen und Vereinfachung der Kontrolle waren die Leitpunkte der Arbeiten in den Jahren 1934 und 1935. Halbmonatlich erscheinen die Einnahmen, im vierten Monat die endgültigen Monatseinnahmen. Im übrigen richtet sich bei dem Devisenmangel die Aufmerksamkeit auf den Ausgleich der Schuldbeträge. Mit Ungarn ist ein vereinfachtes Abrechnungsverfahren seit 1934 in Übung. Die Mechanisierung der Abrechnungen machte weitere Fortschritte.

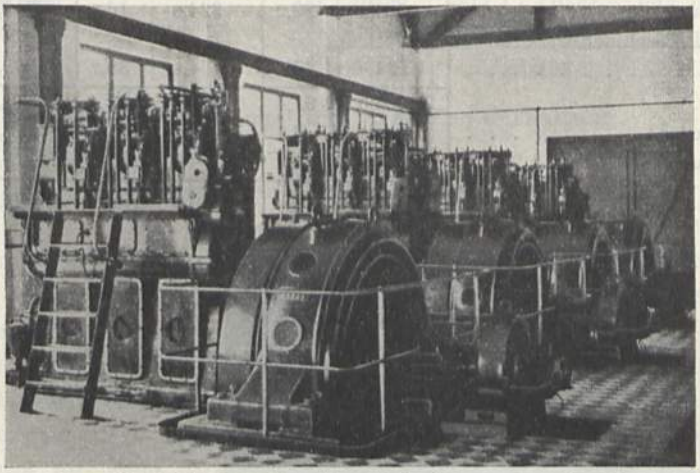


Abb. 7. Elektrische Zentrale des neuen Ausbesserungswerkes Kraljevo.

Da das „Gesetz über die Staatliche Rechnungsführung" vom 14. Juli 1934 erst am 1. April 1936 in Kraft tritt, wird einstweilen noch nach dem serbischen Gesetz von 1910 verfahren.

Die Einnahmen und Ausgaben bewegten sich wie folgt:

in Millionen Dinar	1931	1934	1935
Einnahmen	2 382,0	1 979,9	2 019,2
Ausgaben	2 542,5	1 979,5	2 097,8
Überschuß	.	0,4	—
Fehlbetrag	160,5	—	78,6
Betriebszahl	106,7	99,9	103,9

Die Einnahmen verteilten sich

in Millionen Dinar auf	1931	%	1934	%	1935	%
Personenverkehr	661,9	27,8	500,4	25,3	470,2	23,3
Gepäckverkehr	9,2	0,4	4,1	0,2	4,3	0,2
Güterverkehr	1 532,1	64,3	1 327,1	67,0	1 344,8	66,6
Sonstige Einnahmen	178,8	7,5	148,3	7,5	199,9	9,9
	2 382,0	100,0	1 979,9	100,0	2 019,2	100,0

Bei den Ausgaben erscheint 1935 zum erstenmal ein Posten Unterschied zwischen Erneuerung und Amortisationsbetrag, d. h. der Wertverlust. Danach ergibt die Gliederung der Ausgaben folgendes Bild:

in Millionen Dinar	1931	%	1934	%	1935	%
Verwaltung und zentraler Dienst	122,4	4,8	106,0	5,4	101,3	4,8
Betrieb und Verkehr	497,1	19,6	441,3	22,3	420,0	20,0
Unterhaltung	509,6	20,0	324,6	16,4	315,1	15,0
Stoffe und Maschinenbetriebsdienst	1 194,0	47,0	764,8	38,7	808,1	38,5
	2 323,0	91,4	1 636,7	82,7	1 644,5	78,3
Verschiedenes	219,4	8,6	342,8	17,3	277,7	13,3
Wertverlust	—		—		175,6	8,4
	2 542,5	100,0	1 979,5	100,0	2 097,8	100,0

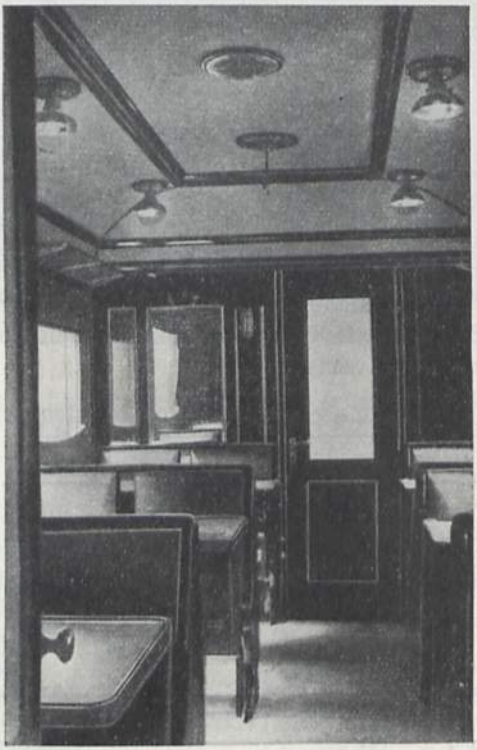


Abb. 8. Inneres eines Speisewagens der 76 cm-Schmalspurstrecken.

Die Verwaltungskosten wurden stark eingeschränkt, mehr aber mußte noch die Unterhaltung gedrosselt werden. Die Statistik bringt noch eine zweite Aufteilung jeder dieser Zweige in die jeweiligen Personal- und die restlichen Ausgaben.

Sie interessieren dem Hundertsatz nach:

1935	Personal-Ausgaben in Millionen Dinar	%	Sach-ausgaben in Millionen Dinar	%	Millionen Dinar
Verwaltung und zentraler Dienst . . .	92,9	91,8	8,3	8,2	101,3
Betrieb und Verkehr	395,1	94,0	24,9	6,0	420,0
Unterhaltung	115,5	36,6	199,6	63,4	315,1
Stoffe und Maschinendienst	197,0	24,4	611,2	75,6	808,1
Sonstige Kosten	101,8	36,7	175,9	63,3	277,7
Wertverlust	—	—	175,6	100,0	175,6
	902,3		1 195,5		2 097,8

V. Streckenlänge und Streckenunterhaltung.

1935 wurde die Unterhaltung des Oberbaues neu geregelt und als Grundlage ein „Wertkilometer" eingeführt, der die Eigenart der Strecke berücksichtigt. Die gesamte Streckenlänge betrug 1935 9352,1 km, dazu 856,4 km Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs und 17,3 km des Forstministeriums. 600 km sind nunmehr zweigleisig.

Die Fertigstellung der Strecke Klenak Sava—Šabac schloß den Bau einer 681 m langen neuen Savebrücke in sich, eine Brücke für Eisenbahn- und Straßenverkehr.

Nachdem 1931 die erste Zahnradstrecke der Strecke Sarajewo—Dubrownik auf dem Streckenabschnitt Pazarić—Konjic zwischen den Stationen Raštelica und Podorašac durch den Bau eines Tunnels unter dem Ivan Planina beseitigt war, wurde 1935 die Zahnradstrecke zwischen Pazarić und Tarčin durch eine Reibungsstrecke ersetzt. Der Fahrzeitgewinn beträgt nunmehr 61 Minuten für Schnellzüge und 50 Minuten für Personenzüge.

Im Nordosten, im Banat, sind die Strecken Sombor—Stari Bečej (90 km) und in Slowenien die Strecke Dravograd Meza—Velenje in das Eigentum des Staates übergegangen.

Die Streckenunterhaltung wurde hinsichtlich der Erneuerung des Oberbaues stark eingeschränkt, mit neuen Schienen wurden versehen 1935 113 km, 1934 259 km. Der Beseitigung von Wegübergängen wird große Beachtung geschenkt.

VI. Lokomotiven und Wagen.

Der Bestand hat sich gegenüber 1933 kaum geändert. Die Wirtschaftskrise verhinderte Neuanschaffungen. 1934 hat man 9 leichte Lokomotiven und 6 Dieseltriebwagen beschafft und 1935 an die deutsche Wagenbauvereinigung 17 Wagen, an die einheimische Industrie 10 Wagen in Auftrag gegeben. Die Zurückhaltung in der Ausbesserung

hat die Kosten je ausgebesserten Güterwagen um 23 % anschwellen lassen.

Die Zahl der Lokomotiven betrug 1935 2453, die der Wagen 63 525, im Mittel waren nur 1514 Lokomotiven im Betrieb.

Eine eingehendere Würdigung ist der Organisation der Ausbesserungswerke gewidmet. Fünf Werke bessern Lokomotiven und Wagen aus, zwei sind reine Wagenwerke. Diese Werke (in Nisch, Zagreb, Maribor, Petrovgrad, Subotica, Smederevo, Sarajewo) unterstehen unmittelbar der Generaldirektion, außerdem bestehen zwei selbständige Werke in Veles und Ljubić. Dazu treten noch sieben Lokomotivbetriebswerkstätten. Die Verteilung der Ausbesserungen, die in der Hauptsache den großen Werken zufallen sollen, bezeichnet der Bericht hinsichtlich der Lokomotiven als nicht befriedigend. Es wurden ausgebessert:

	In den Hauptwerkstätten	In den Betriebswerkstätten	zusammen
Lokomotiven			
1934	574	809	1 383
1935	644	832	1 476
Personenwagen			
1934	4 268	195	4 463
1935	4 561	179	4 740
Güterwagen			
1934	13 175	3 681	16 856
1935	13 106	4 310	17 416

Für die 76-cm-Spur genügen die Werkstätten in Sarajewo nicht, so daß hier die Lokomotivbetriebswerke aushelfen müssen. Das Werk in Subotica soll demnächst geschlossen werden.

In Nisch und Zagreb erprobt man ein neues, auf Zeit gegründetes Gedingeverfahren, das für den ganzen Staatsbahnbereich einheitlich eingeführt werden soll. Die Lokomotivausbesserung wird am vollkommensten hinsichtlich der aufgewandten Zeit in Maribor und Zagreb gehandhabt. Die Werke stellen Bilanzen auf. Der Mangel an Mitteln schränkte immer noch die Ausrüstung der Werke mit modernen Maschinen ein, obwohl über Reparationslieferungen aus Österreich eine Reihe Maschinen bezogen wurden. In den neuen Werkstätten von Kraljewo ist die elektrische Installation im Werden. Die Werke verbrauchten insgesamt 4,838 Millionen kWstd. zu einem Preise von 1,431 Dinar je kWstd. ohne Steuern (7,255 Rpf.). In Nisch, Zagreb, Sarajewo, Petrovgrad und Smede-

revo hat man Schulen zur Ausbildung hochqualifizierter Werkstättenarbeiter eingerichtet.

In den beiden Klassen von Werken sind getrennt nach Normal- und Schmalspur 1935 ausgebessert worden:

Spurweite	Lokomotiven	Personenwagen	Güterwagen
1 435 m	951	3 869	13 252
0,76 m	471	830	3 597
0,60 m	54	41	567
zusammen . . .	1 476	4 740	17 416

Nach Inbetriebnahme des neuen Werkes in Kraljewo werden die Ausbesserungen sämtlich in den Ausbesserungswerken durchgeführt werden. Die Aufnahmefähigkeit wird dann 25 % über dem Normalbedarf liegen.

Die Zahl der elektrischen Zentralen hat sich von 20 auf 24 erhöht. Die Sorgen sind dieselben, wie wir sie kennen: eigene Zentralen dienen zur Abwehr allzuhoher Preise für den Strom aus Privatwerken. Mit den Werken zusammen werden für motorische Kraft und Beleuchtung des gesamten Staatsbahnnetzes 10,4 Mill. kWstd. verbraucht. Gesamter Durchschnittspreis ohne Steuern 1,836 Dinar je kWstd. (10,46 Rpf.).

Die Elektrifikation ist für die Gebirgsstrecke Užice—Sarajewo—Konjic vorgesehen. Die Vorarbeiten sind beendet.

VII. Tarife.

Der Personenverkehr ist in den Jahren der Krise von fast 50 Mill. Reisenden im Jahre 1928 auf 30 Mill. im Jahre 1934 abgesunken, die Personenkilometer von 2,2 Milliarden auf 1,6 Milliarden, die Einnahmen von 722 Mill. auf 500 Mill. Dinar (von 41,1 Mill. RM auf 28,5 Mill. RM). Dieser Absturz veranlaßte die Verwaltung, sich zu einer Tarifreform zu entschließen mit dem Ziele, durch Senkung des Tarifs die Anziehungskraft der Eisenbahnen zu heben. Nach der Zahl der beförderten Personen 1935 (38 Mill.) und der Personenkilometer (2,2 Milliarden) ist mit diesem Versuch ein voller Erfolg erreicht worden, die Einnahmen aus dem reinen Personenverkehr haben sich allerdings weiter gesenkt auf 470 Mill. Dinar. Die Verwaltung führt diesen Ausfall zunächst einmal auf den Ausfall in der Anlaufzeit des neuen Tarifs zurück. Einen finanziellen Erfolg erreichte sie aber mit der Senkung des Gepäcktarifs, die Einnahmen (1928 9,6 Mill. Dinar) stiegen von 4,1 Mill. im Jahre 1934 auf 4,3 Mill. 1935. Da der Tarif erst am 1. März 1935 in Kraft gesetzt ist, kann man auf das endgültige Ergebnis

gespannt sein. Nur wird dann die Frage auftauchen, wieviel der evtl. Mehreinnahmen auf die Senkung des Tarifs, wieviel auf die langsam einsetzende wirtschaftliche Erholung zu rechnen sind.

Es interessiert, die absoluten Höhen der Kilometersätze zu erfahren, allerdings mit Einschränkungen, da diese nur im Zusammenhang mit einer eingehenden Kenntnis der Lebenshaltung beurteilt werden können. Man hat für die Personenzüge in der dritten Klasse einen reinen Entfernungstarif, 0,30 Dinar je km (= 1,71 Rpf.) eingeführt. Für Schnellzüge sind die Sätze zonenweise gestaffelt:

1—100 km	0,55	Dinar je km
101—200 „	0,45	„ „ „
201—300 „	0,40	„ „ „
301—400 „	0,35	„ „ „
401 und mehr	0,30	„ „ „

Man hat also den Personenzugtarif um 28 %, den Schnellzugtarif im Mittel um 18 % gesenkt. Für Expreß- und Luxuszüge gelten die alten Sätze der 1. und 2. Wagenklasse für Schnellzüge, dagegen wurde die Spanne gegen die 3. Klasse herabgesetzt von 1 : 1,75 : 2,10 auf 1 : 1,5 : 2. Der Gepäcktarif wurde um 20 bis 40 % herabgesetzt.

Mit dieser Tarifreform sind die Wettbewerbstarife im Personenverkehr, die man auf von Abwanderung bedrohten Strecken eingeführt hatte, aufgehoben worden. Diese Tarife bewegten sich etwa auf der Höhe des neuen Tarifs. Die Verwaltung war mit dem Erfolg dieser Tarife zufrieden. Es hatte sich auf bestimmten Strecken ein Mehrverkehr von 50 % und eine Mehreinnahme von 21 % eingestellt.

Im Güterverkehr bewegen sich die Maßnahmen in dem auch uns bekannten Rahmen: Unterstützung von Notstandsgebieten (Mißernte durch Trockenheit), Unterstützung der einheimischen Industrie, Förderung der Ausfuhr durch Seehafentarife. Einen großen Raum nehmen die Durchfuhrtarife ein im Verkehr Italien-Ungarn, Bulgarien-Ungarn, Ungarn-Adria, Tschechei-Adria.

Auf 1 Nettotonnenkilometer fallen 0,529 Dinar Einnahmen gleich 3,015 Rpf.

VIII. Statistik.

Die Unterteilung der Güter statt bisher in 17 Gruppenartikel in nunmehr 211 Einzelartikel hat die Herausgabe eines besonderen Bandes nötig gemacht.

In der Statistik hat man sich der Vervollkommnung der Umschlagsstatistik in den Häfen zugewandt. Ähnliche Aufmerksamkeit widmet die Verwaltung seit 1935 der Binnenschiffahrt-

statistik. Die Gesamtstatistik erscheint für das abgelaufene Kalenderjahr nunmehr jeweils im November des folgenden Jahres.

IX. Der Wettbewerb.

Am 1. April 1935 wurde eine Steuer auf Autobusunternehmungen eingeführt. Sämtliche Autobuslinien wurden in ihrem Verhältnis zu den Eisenbahnen in drei Gruppen eingeteilt: eigentliche Wettbewerbslinien, solche von teilweisem Wettbewerb, wettbewerbslose Linien. Eine Regelung des Kraftwagenverkehrs für Personen und Güter vom 23. Mai 1935 beschränkt sich scheinbar vorzüglich auf die Zulassung der Fahrzeuge in technischer Hinsicht.

Infolge der tariflichen Maßnahmen der Eisenbahnen haben 1935 eine große Zahl Autobuslinien ihren Betrieb eingestellt. Von 381 bestehenden Betrieben waren 1934 noch 159 unmittelbare Wettbewerbslinien. Von diesen bestanden 1935 nur noch 44 Linien. 47 neu im Jahre 1935 eröffnete Linien sind außerhalb des Wettbewerbsbereiches in Betrieb genommen worden.

X. Vorratswirtschaft.

Gegen die übermäßige Vorratswirtschaft wurde mit Erfolg eingeschritten. Die Werte haben sich von 1930 von 994 Mill. Dinar auf 659 Mill. im Jahre 1935 vermindert. Von Interesse ist auch der uns nicht minder geläufige Kampf gegen die Drucksachenstapel. Die Gesamtausgaben für Drucksachen haben sich in dem gleichen Zeitraum von 9,86 Mill. auf 5,95 Mill. Dinar vermindern lassen. Dabei hat die Verwaltung zunehmend im Verhältnis die staatliche Druckerei der Eisenbahnen bevorzugt. 1930 war ihr Anteil etwa 60 %, heute 85 %.

XI. Betriebs- und Verkehrsleistungen.

1. Übersicht über die Lokomotivleistungen.

		Lokomotiv-km			Bruttotonnen-km in 1000
		Nutz-km	Km ohne Zug	insgesamt	
Vollspur	1931	37 760 480	12 032 228	49 792 708	11 786 449
	1934	36 952 654	10 304 864	47 257 518	10 571 183
	1935	37 081 955	10 103 112	47 185 067	10 653 483
Schmalspur 76 cm	1931	11 456 894	3 699 786	15 156 680	1 836 226
	1934	10 620 267	3 253 525	13 873 792	1 624 845
	1935	11 457 233	3 525 575	14 982 808	1 804 950
Schmalspur 60 cm	1931	1 191 080	159 666	1 350 746	33 681
	1934	922 006	133 673	1 055 679	22 546
	1935	791 033[5]	126 021	917 054	19 006

		Verbrauch an Kohle		Verbrauch an Schmiermittel[6]		Belastung einer Lok in t	Zahl der Lok im Betrieb
		in kg je Lok-km	in kg je 1000 Brto-km	in gr je Lok-km	in gr je 1000 Brto-km		
Vollspur	1931	24,3[1]	102[2]	101,4[3]	428[4]	312	—
	1934	22,3	99,5	75,5	338	292	1 049
	1935	22,5	99,7	62,9	279	295	1 004
Schmalspur 76 cm	1931	15,7	129	125,9	1 039	160	—
	1934	16,5	140	96,8	827	168	401
	1935	16,6	138	75,2	624	175	399
Schmalspur 60 cm	1931	9,9	397	110,5	4 432	28	—
	1934	9,3	437	63,3	2 963	24,4	64
	1935	10,5	505	58,5	2 823	25,4	54

2. Gesamtergebnis des Personenverkehrs (Normalspur und Schmalspur).

	1931	1934	1935	1935 gegen 1931 %	1935 gegen 1934 %
Reisende in Millionen	41,7	30,1	38,2	— 8,5	+26,9
Reisende km in Milliarden . . .	2,12	1,62	2,19	+ 3,4	+35,6
Reisende-Zug km in Millionen . .	23,0	24,8	23,9	+ 4,0	— 3,6
Einnahmen in Mill. Dinar . . .	661,9	500,4	470,2	—29,0	— 6,0
Verkehrsdichte[7]	227 535	173 090	234 697	+ 3,1	+35,6
Reiselänge km	50,8	53,7	57,4	+13,0	+ 6,9
Achszahl je Zug	24,9	23,6	22,7	— 8,8	— 3,8
Reisende je Zug	92,3	65,3	91,8	— 0,5	+40,6
Einnahmen je Pers. km in Dinar	0,31 (1,767 Rpf)	0,31 (1,767 Rpf)	0,21 (1,197 Rpf)	—32,3	—32,3

[1] Größtwert 1929 : 26.

[2] Größtwert 1926 : 112.

[3] Größtwert 1930 : 115,1.

[4] Größtwert 1929 : 460.

[5] Der Betrieb wurde wesentlich eingeschränkt.

[6] Der Verbrauch ist auf Grund von Verwaltungsmaßnahmen mit Erfolg eingeschränkt worden.

Anmerkung: In der Statistik erscheint eine Zahl „Kosten der Unterhaltung je produktive Einheitslokomotive", die zu beurteilen leider ohne Erklärung des gewählten Maßstabes nicht möglich ist. Demnach kostete 1 Lok-Einheit 65 485 Dinar im Jahre in der Hauptwerkstätte und 34 700 Dinar in der Betriebswerkstätte, zusammen 100 185 Dinar, etwa 5700 RM.

[7] Verkehrsdichte = $\frac{\text{Personenkm}}{\text{Mittlere Betriebslänge}}$.

Die beträchtliche Verschiebung der Zahlen ist auf die Tarifsenkung zurückzuführen, mit welchem finanziellen Erfolg, lassen die Vomhundertsätze für die Gesamteinnahmen und die Einnahmen je Personenkilometer erkennen. Der Bericht stellt fest, daß es nicht Aufgabe einer Staatsbahn sei, nach rein kapitalistischen Erwägungen zu verfahren. Jedenfalls muß man feststellen, daß die Mehrleistungen keinerlei Mehraufwendungen in den Betriebsleistungen verursacht haben. Man muß daher das endgültige Ergebnis 1936 abwarten.

3. Gesamtergebnis des Güterverkehrs (Normalspur und Schmalspur).

	1931	1934	1935	1935 gegen 1931 %	1935 gegen 1934 %
Beförderte Tonnen in Millionen	18,1	15,3	16,4	— 9,5	+ 6,6
Nettotonnen km in Milliarden	3,35	3,16	3,24	— 3,2	+ 2,6
Bruttotonnen km in Milliarden	9,08	7,76	8,11	—10,7	+ 4,6
Güterzug km in Millionen	25,0	22,1	23,2	— 7,2	+ 5,2
Beladene Achs km in Milliarden	870,0	748,3	786,5	— 9,6	+ 5,2
Achszahl je Zug	55,0	54,4	54,1	— 1,6	— 0,6
Mittlere Beladung eines Güterzuges in Tonnen	134	143	140	+ 4,5	— 2,5
Mittlere Achslast Nettotonnen	3,8	4,2	4,1	+ 7,9	— 2,4
Beladene Wagen in Millionen	1,315	1,121	1,169	—11,1	+ 4,3
Versandweite km	185	206	198	+ 7,0	— 3,8
Einnahmen in Millionen Dinar	1 532	1 327	1 345	—12,2	+ 1,3
Einnahmen je Nettotonnen km	0,57 (3,249 Rpf)	0,53 (3,021 Rpf)	0,53 (3,021 Rpf)	— 7,0	± 0

Im Güterverkehr ist zweifellos ebenfalls eine kleine Erholung festzustellen, die den Optimismus verstehen läßt, daß die absinkende Kurve 1929 bis 1933 nunmehr langsam wieder ins Steigen kommt.

Aus Einzelheiten des Güterverkehrs ist von Interesse, daß teilweiser Mangel an gedeckten Wagen durch deutsche und ungarische Leihwagen behoben werden mußte, ebenso fehlte es an Wagendecken für die Heutransporte. Umgekehrt konnten die südslawischen Bahnen Nachbarbahnen mit Kühlwagen aushelfen. Der Wagenumlauf betrug auf dem Normalspurnetz 5,77, auf dem Schmalspurnetz 5,87 Tage. Der Aufenthalt der Durchfuhrwagen wird zu 0,98 Tagen je Wagen berechnet. Der Aufenthalt der südslawischen Wagen im Ausland zu 5,57 Tagen je Wagen. Der Aufenthalt der Fremdwagen auf dem südslawischen Netz mit Ziel Südslawien und einschl. der Durchfuhrwagen beträgt 1,27 Tage je Wagen.

Aus der Wagenabrechnung hatten die Staatsbahnen 1934 ein Guthaben von 336 000 Goldfranken, 1935 eine Schuld von 56 000 Goldfranken.

Das Ergebnis der Betriebsleistungen muß vom Standpunkt der Linienführung der Strecken beurteilt werden. Die Lokomotiven vermögen auf der häufiger vorkommenden Steigung von 1 : 40 mit den Kleinsthalbmessern von 300 m auf den Normalspurstrecken und von 100 bis 150 m auf den 76-cm-Spurstrecken nicht mehr als höchstens 400 t und 140 t zu schleppen. Demgemäß sind auch die Reisegeschwindigkeiten zu bewerten. Sie betragen auf dem Schmalspurnetz etwa 30 km, auf dem Normalspurnetz 50, 60 bis höchstens streckenweise 70 km.

4. Güterarten.

Die zwölf Millionen im privaten Güterverkehr als Frachtgut beförderten Tonnen teilen sich wie folgt auf 14 Hauptgruppen auf (in 1000 Tonnen):

	Binnenverkehr 1935	Gesamtverkehr				
		1935	1934	1933	1932	1931
Kohle aller Arten	2 011	2 330	2 116	2 003	2 150	2 298
Brennholz	1 190	1 270	1 228	1 263	1 422	1 541
Schnittholz	309	1 119	1 181	1 052	913	1 191
Erze	87	544	504	398	332	—
Zuckerrüben	464	465	427	447	568	570
Stammholz, Schwellen	275	443	510	325	307	641
Mais	221	378	409	409	459	391
Rohe und behauene Steine	305	347	223	416	476	543
Eisen, Stahl, Schrott	174	335	314	278	258	424
Weizen	147	290	221	326	296	352
Mehl und Mehlprodukte	225	285	290	229	258	362
Ziegel	233	236	239	243	365	561
Zement	173					339
Sonstige	2 115	3 988	3 618	3 495	3 643	4 663
Zusammen	7 929	12 030	11 280	10 884	11 447	13 876

Ausfuhr und Einfuhr umfassen naturgemäß je für sich bestimmte Gütergruppen, von denen jeweils 18 Gruppen den Hauptanteil an der Beförderung haben. Die Einfuhr ist nach Tonnen nur ein Viertel so stark wie die Ausfuhr, dem Werte nach gemäß den Ergebnissen der Handelsstatistik zweifellos fast gleich. Bei der Einfuhr und Ausfuhr im Umschlag über See, die gesondert beandelt sind, zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Durchfuhrverkehr ist so stark wie die Einfuhr. Die Durchfuhr See—Eisenbahn—See kommt kaum in Frage. Im Seeumschlag

werden je nach den Hafeneinrichtungen bestimmte Seeplätze bevorzugt. Bei der Ausfuhr kommt im wesentlichen in Betracht:

für Schnittholz: Sušak, Dubrownik, Šibenik, Metković,
Bauxit: Šibenik, Šplit, Solin,
Braunkohle: Šibenik,
Kupfer: Dubrownik,
Mais: Sušak,
Brennholz: Dubrownik, Šibenik.

Für die Einfuhr werden bevorzugt:

für Koks: Dubrownik,
Anthrazit und Steinkohle: Šplit, Sušak,
Salz: Sušak,

5. Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr.

Jahr	Einfuhr in Tonnen		Ausfuhr in Tonnen		Durchfuhr in Tonnen
	über die trockene Grenze	über See	über die trockene Grenze	über See	auf der Eisenbahn
1934	282 464	200 934	1 261 477	860 745	1 236 480
1935	300 510	241 595	1 281 758	896 017	1 379 980

6. Ausfuhr über die Seehäfen.

Nach den in der Statistik angegebenen Hundertsätzen waren die Häfen wie folgt in Tonnen am Umschlag beteiligt:

Hafen	Ausfuhr in t	Einfuhr in t	Hiervon in 1000 t	
			Ausfuhr	Einfuhr
Sušak Hafen . .	361 000	64 000	288 Schnittholz, 17 Mais	14 Anthrazit, Steinkohle 12 Salz
Šibenik	232 000	1 000	89 Bauxit, 64 Braunkohle, 3 Brennholz 74 Schnittholz	
Dubrownik . .	135 000	144 000	35 Kupfer, 8 Brennholz, 92 Schnittholz	137 Koks
Šplit	80 000	22 000	61 Bauxit	20 Anthrazit, Steinkohle
Metković . . .	57 000	6 300	52 Schnittholz	
Solin	26 000	1 000	15 Bauxit	
Bakar	5 000	3 300		
	896 000	241 600		

XII. Zusammenfassung.

Die Geschicke eines Staatsbahnnetzes sind zu eng mit dem Schicksal des Staates verbunden, als daß man die Beurteilung seiner wirtschaftlichen Existenz von den politischen Ereignissen loslösen könnte. Daher wird es auch von der inneren Beruhigung des staatlichen Lebens und von den wirtschaftlichen Beziehungen des Staates zu den Nachbarstaaten und den für den Handel Südslawiens in Betracht kommenden Großmächten, vor allem Deutschland, Italien und England, abhängen, wie sich die Staatsbahnen weiter entwickeln werden. Vorboten für eine finanzielle Besserung der Lage sind vorhanden. Die eingeleitete Industrialisierung wird strukturelle Änderungen im Verkehr bringen, Verschiebungen zwischen Binnen- und Auslandsverkehr. Der Rohstoffhunger der Welt läßt für den letzteren eine Aufwärtsbewegung erwarten. Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes hängt von der Finanzlage des Staates ab. Nach einigen Jahren des Zögerns scheint sich auch hier die Lage neu beleben zu wollen. Die Gesundung der Finanzen wird neue Forderungen hinsichtlich der Personalbezüge wecken. Die zurückgestellte Ergänzung des rollenden Materials wird die Finanzkraft erhöht beanspruchen. Das Maß der Sorgen wird sich also kaum verringern. Dennoch ergibt sich für den unvoreingenommenen Beobachter ein Bild langsamen und stetigen Durchkämpfens zu größerer technischer Leistungsfähigkeit, vollkommenerer Organisation und besserer finanzieller Lage.

Die Baltimore & Ohio Eisenbahn.

Von

E. G. Rademaker in New Rochelle, N.Y.

Wer heute in einem der schönen neuen „Stromlinien"-Züge der Baltimore & Ohio Eisenbahn dahinfährt, — in dem „Royal Blue" z. B. oder in dem „Abraham Lincoln" — der kann sich schwerlich eine Vorstellung davon machen, wie außerordentlich beschwerlich und unangenehm das Fahren auf der Eisenbahn noch vor wenigen Jahrzehnten gewesen ist, und welche fast unvorstellbaren Schwierigkeiten überwunden werden mußten, um die große Idee der Dampfeisenbahn in die Tat umzusetzen. In weiche Polster zurückgelehnt, eingehüllt in eine Atmosphäre der Behaglichkeit, zu der der vorbildliche Zugdienst und das stoßfreie, samtweiche Wiegen der gutgefederten Wagen einen großen Teil beitragen, unbelästigt von Rauch, Staub, glühender Hitze oder grimmiger Kälte, kann sich der Reisende von heute ganz dem Genuß des Reisens hingeben, während der Reisende noch vor wenigen Jahrzehnten zu allen anderen Unannehmlichkeiten sich durch Erwerb des Fahrscheins zu persönlicher Hilfeleistung verpflichten mußte, wenn immer dies der Zugführer im Falle einer Gefahr verlangen sollte.

Viel ist über die amerikanischen Bahnen geschrieben worden. Namen wie Jay Gould, Cornelius Vanderbilt, James Fish und Edward H. Harriman sind in der ganzen Welt bekannt geworden. Oft aber verbindet sich mit diesen Namen nicht nur der Gedanke an das große Aufbauwerk, sondern auch an wilde Spekulationen, die viel von dem Geschaffenen wieder zerstört haben und oft der Ausgangspunkt verlustreicher Krisen des Wirtschaftslebens gewesen sind. Allzu oft ließ die geschäftliche Moral dieser Männer einen dauernden Schandfleck in der Geschichte ihrer Bahnunternehmungen zurück. Um so erfreulicher ist

es, daß die älteste amerikanische Eisenbahn das Glück hatte, von Männern höchsten Gesinnungsadels gegründet und von tüchtigen und unbestechlichen Führern geleitet zu werden.

Es ist die Baltimore & Ohio Eisenbahn, deren gegenwärtiger Präsident, Daniel Willard, allgemein als der Altmeister des amerikanischen Eisenbahnwesens willig anerkannt, sich würdig der Reihe der großen Männer dieser Bahn anschließt und nun schon seit 28 Jahren als Präsident die Geschicke dieser Gesellschaft mit größter Hingabe und bestem Erfolg leitet.

Die Baltimore & Ohio Eisenbahn erhielt ihren Freibrief am 28. Februar 1827, und am 4. Juli 1828 fand in feierlicher Weise die Grundsteinlegung statt. Mit berechtigtem Stolze zeigt die Bahn auch heute noch ihren Besuchern den Grundstein, der von der Steinmetzgilde zu Baltimore zur Erinnerung an den Beginn der Baltimore & Ohio Eisenbahn gewidmet und der am 4. Juli 1828 gelegt wurde.

Welche Bedeutung schon damals diesem Unternehmen beigelegt wurde, geht daraus hervor, daß Mr. Carrollton, der letzte Überlebende der Männer, die die Unabhängigkeitserklärung unterzeichnet haben, seine Beteiligung an der Grundsteinlegung als die bedeutendste Tat seines Lebens, abgesehen von der Unterzeichnung der Unabhängigkeitserklärung, hinstellte, wobei er noch hinzufügte, daß es ihm schwer falle, zu sagen, welchem dieser beiden Ereignisse der Vorrang gebühre.

Die Bahn wurde mit dem damals stattlichen Kapital von 5 000 000 $ gegründet, und ihr erster Präsident war Philipp E. Thomas (bis 1861). Unendlich waren die Schwierigkeiten, die sich dem jungen Unternehmen von Anfang an entgegenstellten. Zu damaliger Zeit dienten Kanäle und Zollstraßen dem Verkehr, und beide Arten von Verkehrswegen waren in den Händen von reichen und einflußreichen Unternehmergruppen, die mit Recht in den kommenden Eisenbahnen den Fortschritt ahnten, dem sie würden weichen müssen. Diese Kreise machten ihren Einfluß in den gesetzgebenden Körperschaften von Stadt, Kreis und Staat nachdrücklich geltend, so daß die Eisenbahnen von Anfang an Beschränkungen auf sich nehmen mußten, die lange Zeit ihre Entwickelung behinderten und sie wirtschaftlich zu erdrosseln drohten. So z. B. wurden die Bahnen auf reinen Personenverkehr beschränkt, die Beförderung von Gütern wurde ihnen untersagt. Als später diese Bestimmung fallen gelassen werden mußte, hatte sich der von den Kanalgesellschaften geforderte Preis von 3 ¢ für die Tonne Fracht je Meile und des gleichen Betrages für die Beförderung einer Person je Meile so

eingebürgert, daß auch die Bahnen — ungeachtet der großen Vorteile, die sie gewährten — an diesem Satz festhalten mußten. Die Bevölkerung sah es als ihr selbstverständliches Recht an, die privaten Schienenwege der Eisenbahn als Fahrbahn für ihre Landfuhrwerke zu benutzen, und mancher Streit ist vor Gericht ausgefochten worden über die Frage, wer bei einer Begegnung mit der Bahn (die in der ersten Zeit mit Pferden, manchmal auch mit Segeln betrieben wurde) den Vorrang habe. Die privaten Zollstraßengesellschaften bewirkten bei Gericht Einhaltsbefehle, die den Bahnen das Eindringen in das Gebiet der Zollstraßen untersagte, und den Bahnen blieb, wollten sie nicht gleich am Beginn ihrer Entwickelung zum Erliegen kommen, in den meisten Fällen nichts weiter übrig, als die Kanal- und Zollstraßen-Gesellschaften zu erwerben und in Ermangelung von Bargeld reichlich mit Eisenbahnaktien abzufinden. Doch immer noch verhielten sich die Städte den Bahnen gegenüber feindlich, sie verboten ihnen das Eindringen in das Stadtinnere und die Vorstädte durften nur mit der Geschwindigkeit „eines langsam schreitenden Pferdes" durchfahren werden. (Noch bis vor wenigen Jahren beschäftigte die Grand Central Eisenbahn auf den im Hafengebiet von New York in die Straßen eingebetteten Schienenwegen einen Reiter, der im Schritt vor den rangierenden Güterzügen einherreiten mußte, um den Freibrief aufrechtzuerhalten.)

Alle diese Behinderungen müssen um so sonderbarer erscheinen, wenn wir bedenken, daß man zu damaliger Zeit wohl von Eisenbahnen, aber nicht von Dampfeisenbahnen sprechen konnte. Von einer Dampfmaschine als Zugmittel wurde zwar überall gesprochen, aber nirgends war eine solche Maschine in den Vereinigten Staaten zu sehen. Dagegen kamen aus England Berichte von erfolgreichen Versuchen mit Dampflokomotiven und die Baltimore & Ohio Eisenbahn, die inzwischen Pferdebetrieb eingeführt hatte, entsandte zwei Bevollmächtigte, die Herren Allen und Strickland, nach England, um dort den Dampfbetrieb zu studieren und womöglich einige Dampflokomotiven zu erwerben. Drei Maschinen, die Lion, Delaware und Hudson, wurden schließlich für einen Preis von 2400 bis 3000 $ in England angekauft und erreichten die Vereinigten Staaten im Jahre 1829. Bewährt haben sich diese Maschinen nicht. In den Vereinigten Staaten herrschten gänzlich andere Verhältnisse als in England. Hier in den Staaten brauchte man Maschinen über lange Strecken für lange Züge, die in größeren Zeitabständen verkehren konnten — in England brauchte man häufig verkehrende Züge über kurze Strecken. In England baute man Schienenwege, die für die Ewigkeit geschaffen zu sein schienen und dementsprechend teuer waren — in den Vereinigten Staaten verbot sich ein so hohes Anlagekapital wegen

der riesigen Entfernungen von selbst. Interessant ist es, aus den alten Berichten zu erfahren, wie damals der Schienenweg gebaut wurde. Die Bahnen hatten sich noch nicht auf eine gemeinsame Spurweite geeinigt, und so kam es, daß diese manchmal auf 6 Fuß, manchmal auf 4 Fuß 8½ Zoll (englische Spurweite) berechnet wurde, ein Umstand, der später den Bahnen außerordentliche Kosten verursachte, als zu der einheitlichen Spurweite von 4 Fuß 8½ Zoll übergegangen wurde. Nach Einebnung der Strecke und tunlichst unter Vermeidung von Krümmungen wurden nunmehr in der Entfernung der gewählten Spurweite zwei schmale Gräben ausgehoben, die mit Schottersteinen gefüllt wurden. Darüber wurden möglichst lange, etwa 1 Fuß im Quadrat messende Granitsteine gelegt (daher das Interesse der Steinmetzen bei der Grundsteinlegung!) und deren Oberfläche und innere Seiten wurden möglichst glatt geschliffen. Auf diese Schienen aus Stein wurde dann eine etwa 1 Zoll dicke eiserne Schiene gelegt, deren Kante genau mit der inneren Kante der Steine abschließen mußte. Etwa alle 18 Zoll wurden 4 Zoll tiefe Löcher in die Steine gebohrt, um die Bolzen aufzunehmen, die die eisernen Schienen hielten. Die Kosten für diesen Gleisbau betrugen 28 173 $ für die Meile. Offenbar rechnete man damals noch nicht mit der Ausdehnung und Zusammenziehung unter dem Einfluß von Hitze und Kälte, und die Folge davon war, daß die eisernen Schienen brachen, sich warfen und in einigen Fällen, die berichtet werden, den Boden der Personenwagen durchbrachen und zu schweren Verletzungen der Reisenden führten. Man versuchte es später mit hölzernen Schienen, jedoch hatten die eisernen Schienen, die Vorläufer der Stahlschiene, sich in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts allgemein durchgesetzt.

Bau der ersten Lokomotive in Amerika.

So wenig sich auch die von der Baltimore & Ohio Eisenbahn in England angekauften Lokomotiven bewährt hatten, sie lieferten doch immerhin einwandfrei den Beweis, daß Beförderung von Personen und Lasten mittels Dampfkraft möglich war. Hatte nicht George Stephenson schon 1828 die erste Dampflokomotive erfolgreich über die Strecke Liverpool—Manchester in England geführt? Der Ehrgeiz der amerikanischen Maschinenbauer, es den Engländern zum mindestens gleichzutun, war jetzt, nachdem sie die ersten englischen Lokomotiven gesehen hatten, mit einem Schlage erwacht. Ein Schmied namens Peter Cooper, ein Mann, dessen Name später in der Geschichte der Vereinigten Staaten mit leuchtenden Lettern als der Begründer der berühmten Peter-Cooper-Stiftung für Kunst und Wissenschaft verzeichnet wurde, begeisterte sich für den Gedanken, eine Dampflokomotive zu bauen, und

dem Lande zu zeigen, daß der Dampfbetrieb allen anderen Betrieben überlegen sei. Da er in der Nähe von Baltimore lebte und somit die Versuche der Baltimore Ohio Eisenbahn dicht vor Augen hatte, machte er sich ans Werk und erbaute im Jahre 1829 die „Tom Thumb" (Däumling) Lokomotive, mit der am 28. August 1830 auf der Strecke der Baltimore & Ohio Eisenbahn das berühmte Rennen zwischen Dampfzug und Pferdebahn ausgetragen wurde. Der Dampfzug bestand aus der Maschine — der ersten in Amerika erbauten Lokomotive — und einem Wagen, während das Pferd natürlich nur einen Wagen zu ziehen hatte. Zu Anfang war die Pferdebahn weit voraus, da die Coopersche Maschine mit einem Gebläse arbeitete, das von den Rädern des Wagens angetrieben wurde und daher erst wirksam wurde, nachdem eine gewisse Geschwindigkeit erreicht war. Mit eintretender Fahrbeschleunigung wurde somit die Dampfentwickelung stärker, und unter ungeheurer Begeisterung der Fahrgäste des Dampfzuges überholte dieser schließlich die Pferdebahn. Das Rennen wäre ein völliger Erfolg für den Dampfzug gewesen, wenn nicht gerade in diesem Augenblick der Treibriemen des Gebläses gerissen und damit die nötige Dampfentwicklung zum Erliegen gekommen wäre. So wurde dieses historische Rennen — vom sportlichen Standpunkt betrachtet — wohl von der Pferdebahn gewonnen, gesiegt aber hat die Idee des Dampfbetriebes. Ein gerissener Treibriemen konnte die Entwickelung der Dampfeisenbahn nicht aufhalten. Bereits am 4. Januar 1831 schrieb die Baltimore & Ohio Eisenbahn Angebote auf eine wirklich brauchbare Lokomotive aus, die folgende Bedingungen erfüllen mußte:

1. Sie sollte ihren eigenen Rauch verzehren;
2. sie sollte nicht über 3½ t wiegen;
3. sie sollte 15 t auf ebener Strecke mit einer Geschwindigkeit von 15 Meilen in der Stunde befördern;
4. der Spurkranz sollte auf der inneren Seite der Räder sein;
5. der Dampfdruck sollte 100 Pfund je Quadratzoll nicht übersteigen.

Ein Preis von 4000 $ wurde für die beste Maschine ausgesetzt und schließlich der von Phineas David erbauten „York", einer Lokomotive mit stehendem Dampfkessel und stehendem Zylinder, zuerkannt.

Ausbau der Strecken.

Drei Jahre nach diesem denkwürdigen Rennen, 1833, wurde mit dem Ausbau der Strecke nach Washington begonnen, und 1835 erreichte ein Zug mit 16 Wagen die Bundeshauptstadt, der zu der Entfernung von 36 Meilen 2 Stunden 20 Minuten brauchte, immerhin eine gewaltige Lei-

stung für eine so junge Beförderungsart, wenn man bedenkt, daß selbst die heutigen, technisch so vollkommenen Expreßzüge meist 1 Stunde für dieselbe Strecke brauchen, mit der alleinigen Ausnahme des neuen Stromlinienzuges „Royal Blue", der diese Entfernung in 43 Minuten zurücklegt. Im Jahre 1837 war eine weitere Strecke von 145 Meilen bis Cumberland fast fertig ausgebaut, doch damit waren die Geldmittel der Bahn völlig erschöpft. Dazu kam noch, daß der sehr strenge Winter des Jahres 1836 das Befahren der Strecke mit Dampfmaschinen infolge der vereisten Schienen häufig unmöglich machte und die Gesellschaft notgedrungen wieder zum Pferdebetrieb übergehen mußte. Dies bedeutete eine gewaltige Erschütterung des Vertrauens des Publikums, und die unmittelbare Folge war ein Abflauen des Verkehrs um 20 %. Zu allem Unglück begann die berüchtigte Krise von 1837 immer größere Verheerungen im amerikanischen Wirtschaftskörper anzurichten, so daß an eine Geldbeschaffung durch Ausgabe neuer Anteilscheine oder Schuldverschreibungen nicht zu denken war. Schließlich mußte der Staat, um weiteres Elend zu verhindern, mit einer Anleihe von 6 000 000 $ einspringen, wogegen ihm die Gesellschaft die Einnahmen der ihr gehörigen Zollstraßen und Kanäle verpfänden mußte. Doch auch diese Mittel, von denen ein großer Teil zur Schuldentilgung benutzt werden mußte, hielten nicht lange vor, und in dieser neuen Notlage griff die Gesellschaft zu denselben Maßnahmen, die von fast allen anderen im Bau begriffenen Bahnen ergriffen worden waren und die sich später einmal bitter rächen sollten. Da der weitere Ausbau der Bahn, sollte das ganze Unternehmen nicht vorzeitig zum Erliegen kommen, um jeden Preis fortgeführt werden mußte, zahlte die Bahn ihre Arbeiter in Notgeld aus, während die Bauunternehmer in Schuldscheinen abgefunden wurden. Man kann sich leicht eine Vorstellung davon machen, wie niedrig die Kaufleute das Notgeld und die Bauunternehmer die Schuldscheine bewerteten, während die Bahn für ihren vollen Wert aufkommen mußte. Damit wurde die unheilvolle „Verwässerung" des Kapitals, die schon mit der Zahlung übermäßiger Preise für die Zollstraßen- und Kanalgesellschaften begonnen hatte, weiter fortgesetzt. Zum Glück für die Baltimore & Ohio Eisenbahn waren deren Leiter Männer treuester Pflichterfüllung und strengster Redlichkeit, so daß dieser Bahn das Schicksal anderer Bahnen erspart blieb, deren Leiter heimlich oder auch offen an den Baugesellschaften beteiligt waren, die zum Schaden der Aktionäre der Bahngesellschaften Millionen für sich selbst verdienten. In dem bösen Jahr 1841 versuchten die Direktoren der Baltimore & Ohio Bahn das Vertrauen des Publikums dadurch wieder zu gewinnen, daß sie eine Dividende von 2 % erklärten, obwohl die Verhältnisse der Gesell-

schaft dies keineswegs rechtfertigten. Schon im nächsten Jahre schien der Zusammenbruch der Gesellschaft nicht mehr aufzuhalten zu sein, und der Staat drohte mit der Zwangsversteigerung der auf die Zollstraßen und Kanäle eingetragenen Grundschulden. Dieser Höhepunkt der Krise aber hatte eine überraschende Wirkung. Die Staatsbehörden sahen nicht nur ein, daß es zwecklos gewesen wäre, die Bahn durch Zwangsversteigerung zu ruinieren, sondern auch, daß die Eisenbahnen eine große Zukunft hatten, wenn man ihre Entwickelung förderte, anstatt sie zu verhindern. Damit endlich gelang es den Bahnen, allmählich von ihren Fesseln befreit zu werden; es fiel insbesondere das unsinnige Verbot der Güterbeförderung. Dies aber war für die Baltimore & Ohio Eisenbahn von allergrößter Bedeutung, wie sich bald zeigen sollte. Die Bahn hatte sich ja ihren Weg durch das Kohlengebiet von Pennsylvanien gebahnt, und nun winkte ihr endlich das gewinnbringende Geschäft der Kohlenbeförderung. Der Zeitpunkt hätte kaum günstiger gewählt werden können. In der Zwischenzeit hatten sich nämlich die Eisenbahnen in England durchgesetzt, und dort war es besonders das Bankhaus Baring Brothers, das in der Finanzierung der Kohlenbahnen ein äußerst gewinnbringendes Geschäft erkannt hatte. Jetzt, nachdem auch die amerikanischen Bahnen zum Kohlentransport übergehen konnten, hielt es nicht schwer, Baring Brothers für die Ausdehnung ihres Geschäfts auf Amerika zu interessieren, und es gelang den Direktoren der Baltimore & Ohio Gesellschaft, im Jahre 1848 eine namhafte Anleihe von dem genannten Bankhaus aufzunehmen. Damit war die Gesellschaft zunächst aller Geldsorgen enthoben, und der allmähliche weitere Ausbau der Strecken nach Osten und Westen wurde nun durchgeführt. Am 24. Dezember 1852 wurde das erste Ziel der Bahn, die Stadt Wheeling am Ohio-Fluß — 379 Meilen von Baltimore entfernt — erreicht. In den folgenden Jahrzehnten wurden eine Anzahl von kleineren Bahnunternehmungen teils durch Ankauf, teils durch Verträge angegliedert, und im Jahre 1899 folgte eine völlige Umgruppierung und Neuordnung, durch die die angegliederten Gesellschaften nunmehr endgültig in der Baltimore & Ohio Gesellschaft aufgingen.

Das Streckennetz.

Das heutige Streckennetz der Baltimore & Ohio weist in der Hauptsache zwei parallele Stränge auf, von denen der südliche von New York über Washington und Cincinnati nach St. Louis verläuft, während der nördliche zuerst in südlicher Richtung vom Erie-See (Buffalo) und Ontario-See (Rochester) nach Pittsburg und von da nach Chicago am Mi-

chigan-See führt. Zahlreiche Querverbindungen, die, sich besonders im Staate Ohio verdichten, verbinden diese beiden Hauptarme, und die von der Baltimore & Ohio kontrollierte Alton-Eisenbahn stellt die Verbindung zwischen Chicago und St. Louis sowie die Verbindung zwischen St. Louis und Kansas City her.

Der Bahnhof für das Groß-New-Yorker Gebiet liegt auf dem rechten Ufer des Hudson in Jersey City und zahlreiche eigene Motoromnibusse bringen die Reisenden und deren Handgepäck von den Hotels und sonstigen Brennpunkten New Yorks unmittelbar an den Zug.

Die Strecke verläuft von Jersey City zunächst in südwestlicher Richtung am Südostabhang eines aus dem Appalachiangebirge, dem Alleghenygebirge und dem Blue Ridgegebirge gebildeten Berglandes über Philadelphia, Wilmington und Baltimore nach Washington. Von hier durchquert sie im Tale des Potomacflusses in westlicher Richtung das Blue Ridgegebirge, erreicht Harpers Ferry und schließlich, nach Überwindung der Appalachian- und Alleghenyberge, die Stadt Cumberland im Staate Maryland. Von diesem Streckenteil führen Abzweigungen unter Benutzung der Gebirgstäler nach Lexington (Virginia) und Petersburg (West-Virginia). Weiter geht es von Cumberland in westlicher Richtung, zunächst immer noch durch das Bergland von West-Virginia, bis Parkersburg, wo der Ohiofluß überschritten wird, und die Strecke alsdann in das Flachland des Staates Ohio eintritt. Die Bahn nähert sich nunmehr nach der Haltestelle Chilliclothe dem berüchtigten Überschwemmungsgebiet des Ohioflusses, der bei Cincinnati noch einmal erreicht wird. Durch das Flachland von Indiana und Illinois führt die Bahn jetzt in westlicher Richtung über Vincennes nach St. Louis (im Staate Missouri) und erreicht ein neues großes Überschwemmungsgebiet, das durch das Zusammenströmen des Missouri und Mississippi gebildet wird. Damit ist der Endpunkt der Südstrecke und zugleich der Anschluß an die Strecken der Alton-Eisenbahn erreicht, die von St. Louis in westlicher Richtung nach Kansas City und in nördlicher Richtung nach Chicago führt.

Der nördliche Arm des Bahnsystems beginnt in drei Teilstrecken, von denen die von Rochester bzw. Buffalo ausgehenden sich in Salamanca (sämtlich im Staate New York) vereinen, um sich von hier nach Pittsburg zu wenden, während die dritte Teilstrecke in Addison (N. Y.) beginnt und bei Du Bois Anschluß an die Hauptstrecke findet. Die Bahn verläuft alsdann südlich vom Erie-See und nördlich vom Appala-

chiangebirge in genau westlicher Richtung über Youngstown, Aakron durch das dichtbesiedelte Industriegebiet des Staates Ohio mit zahlreichen Abzweigungen nach den am Südufer des Erie-See gelegenen Städten Fairport, Cleveland, Lorain, Sandusky und Toledo, um schließlich nach Durchquerung des Staates Indiana ihren Endpunkt in Chicago (Illinois) und damit gleichzeitig Anschluß an das Bahnsystem der Alton-Eisenbahn zu erreichen.

Wettbewerb.

Die Baltimore & Ohio Eisenbahn steht im Wettbewerb mit zahlreichen anderen Bahngesellschaften. Die bedeutendsten von diesen sind die New York Central, deren Strecke von New York (Grand Central Bahnhof) zuerst nördlich nach Albany und dann westlich, dicht am Südufer des Erie-Sees über Cleveland nach Chicago führt. Vom Ufer des Erie-Sees führen zahlreiche Strecken des New York Central-Systems nach Pittsburg (Pennsylvania), Columbus (Ohio), Indianopolis (Indiana), St. Louis (Missouri) und Cairo (Missouri). — Die Strecken der Erie-Bahn führen von New York nach Chicago und verlaufen fast parallel zu der Strecke der Baltimore & Ohio Gesellschaft. — Die Pennsylvania-Eisenbahn beginnt gleichfalls in New York (Pennsylvania-Bahnhof) und führt über Philadelphia und Harrisburg nach Pittsburg, wo sich die Bahn in zwei Arme teilt, von denen der südliche über Columbus (Ohio) und Indianopolis (Indiana) nach St. Louis führt, während der nördliche (mit Abzweigungen nach Cleveland, Toledo und Detroit) in Chicago endet. Zahlreiche Nord-Süd-Verbindungen schließen die Hafenstädte am Erie- und Ontario-See, wie Erie, Buffalo, Rochester und Sodus Point an die Hauptstrecken des Systems an.

Stromlinienzüge.

Die Baltimore & Ohio hat auf dem Gebiet der Stromlinienzüge bahnbrechend gewirkt. Ein Zeitungsberichterstatter, Frederic Upham Adams, faßte im Jahre 1887 den Plan, neuartige Eisenbahnwagen mit möglichst geringem Luftwiderstand zu bauen. Durch den Herausgeber der Chicago Tribune, Joseph Medill, interessierte er die Öffentlichkeit und brachte schließlich die nötigen Geldmittel zusammen, um den ersten „Stromlinienzug", „Windsplitter" (Windschneider) genannt, zu bauen. Die Baltimore & Ohio, deren Leitung von jeher sehr empfänglich für Verbeserungen im Eisenbahnverkehr war, stellte ihm ihre Werkstätten in Mount Clare zur Verfügung, und am 8. Mai 1900 wurde der erste Versuch auf den Gleisen der Baltimore & Ohio Eisenbahn gemacht. Eine

Lokomotive von 50 t Gewicht (damalige Schnellzuglokomotiven hatten ein Gewicht von etwa 100 t) zog die 6 Wagen, und der Zug erreichte die folgenden Geschwindigkeiten: 3½ Meilen in 2½ Minuten; 10 Meilen in 8 Minuten und 18 Meilen in 16 Minuten. Weitere Versuche folgten am 22. und 27. Mai desselben Jahres, doch konnte der Erbauer des Zuges weder die Bahngesellschaften noch das Publikum für die Bereitstellung weiterer Geldmittel gewinnen, so daß die Versuche aufgegeben werden mußten.

Der erste Speisewagen in den Vereinigten Staaten, der 60 Fuß lange „Delmonico", wurde von der Chicago—Alton-Eisenbahn, einer heutigen Tochtergesellschaft der Baltimore & Ohio, im Jahre 1868 gebaut und verkehrte regelmäßig auf der Strecke von Chicago nach St. Louis. Heute haben die Speisewagen der Baltimore & Ohio-Expreßzüge „Capitol" und „National Limited", die auf den Strecken New York—Chicago und New York—St. Louis verkehren, eigene Schlafabteile für die Köche und Bedienung, wodurch Verzögerungen und unliebsame Störungen der Reisenden durch Schichtwechsel der Bedienung vermieden werden sollte.

Seit 1935 verkehren auf den Strecken der Baltimore & Ohio Eisenbahn zwei prachtvolle Stromlinienzüge, der „Royal Blue" von New York nach Washington, und der „Abraham Lincoln" von Chicago nach St. Louis.

Der „Royal Blue" verläßt Jersey City um 9.57 vormittags und erreicht Washington um 1.57 nachmittags. Die Rückfahrt von Washington wird um 3.45 nachmittags angetreten und Jersey City um 7.43 abends erreicht. Auf der 224,6 Meilen langen Strecke wird also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 56,15 Meilenstunden erreicht. Die im folgenden beschriebene Dieselmaschine verkehrt nunmehr als Zugmaschine des „Abraham Lincoln" auf der Strecke Chicago—St. Louis, während der „Royal Blue" von einer Dampfmaschine neuester Bauart gezogen wird. Die von der Firma Electro-Motive Corporation im August 1935 erbaute Dieselmaschine, Klasse DE-1 Nr. 50, hat eine Länge von 66 Fuß und eine Breite von 9 Fuß 10 Zoll. Die Höhe beträgt 14 Fuß 10 Zoll von der oberen Schienenkante bis zur oberen Kante der Dachaufbauten, der Radstand beträgt 8 Fuß 6 Zoll und die Entfernung von Mitte zu Mitte der beiden Drehgestelle 40 Fuß, der Durchmesser der Räder ist 3 Fuß 6 Zoll.

Die Maschine hat ein Gesamtgewicht von 259 000 Pfund, die Zugkraft beträgt beim Anfahren 50 400 Pfund, bei 20 Meilen Stundengeschwindigkeit 26 400 Pfund, bei 50 M/St 11 750 Pfund, bei 80 M/St

7000 Pfund und bei 90 M/St 5500 Pfund. Der Adhäsionsfaktor wird mit 5,14 angegeben. Die motorische Ausrüstung der Maschine besteht aus

2 Dieselmotoren von je 900 PS, die direkt mit elektrischen Stromerzeugern gekuppelt sind,
4 Akkumulatorenbatterien,
2 Ölpumpen,
1 Triebmotorenkühler,
1 elektrischen Lademaschine für die Akkus,
1 Heißwasserkessel,
2 Ölkühlern,
2 Behältern (Tanks) für das Betriebsöl und Filtrierapparaten.

Die Dieselmotoren ruhen direkt auf dem Wagengestell, sie bestehen aus 2 Winton V-Type 12 Zylinder-Hochdruck-Zweitakt-Motoren mit 8 Zoll Zylinderbohrung und 10 Zoll Hub. Jede Maschine entwickelt 900 PS bei 750 Umdrehungen in der Minute. Die elektrischen Stromerzeuger sind mit den Dieselmotoren direkt elastisch gekuppelt und entwickeln je 700 kW. Die elektrischen Triebmotoren — 4 Motoren von je 450 PS — sind mit dem Stromkreis so verbunden, daß sie nach Bedarf in Serie oder parallel geschaltet werden können. Zum Anlassen dient ein besonderer Batteriestrom, der auf eine besondere Wickelung der Stromerzeuger einwirkt und deren motorische Kraft zum Anwerfen der Dieselmotoren benutzt. Die Lokomotive kann von ihren beiden Enden aus gesteuert werden und die beiden Maschinensätze können einzeln oder zusammen arbeiten. Ein direkter Antrieb der Triebräder durch die Dieselmotoren hat sich bisher nicht bewährt.

Der Zug besteht aus 8 Wagen: einem kombinierten Post- und Gepäckwagen, zwei Einheitswagen (Coaches), einem Buffet-, zwei Gesellschaftswagen, einem Speise- und einem Aussichtswagen.

Die Einheitswagen (Coaches) sind durchgehende Wagen ohne Trennungswände, an deren Enden je eine abgeschlossene Plattform zum Besteigen und Verlassen des Wagens sowie zum Übergang in den nächsten Wagen angeordnet ist. An jeder Längswand sind 16 Doppelsitze angebracht, deren Rücklehne nach Belieben verstellt werden oder auch nach der entgegengesetzten Seite umgelegt werden kann, so daß 4 Personen einander gegenübersitzen können. Die Sitze sind weich gepolstert und mit Plüsch überzogen, die Rücklehnen sind mit leinenen Schutzdeckchen bekleidet. Am hinteren Ende des Wagens sind zwei durch einen Mittelgang getrennte geschlossene Abteile angebracht, die mit Sitzen ausgestattet sind und von denen aus die Aborte und Waschräume zugänglich sind. In diesen Abteilen, die je 5—6 Personen Platz gewähren, ist das Rauchen gestattet.

Im Büfettwagen wird die hintere Hälfte von einem Büfett eingenommen und von 4 runden Eßtischen mit insgesamt 16 Plätzen, während die vordere Hälfte als Gesellschaftswagen mit Polstersesseln, Sofas, Schreibtischen, Stehlampen und Tischlampen ausgestattet ist. Rechts und links vom Durchgang nach dem Speisewagen sind zwei Waschräume für Männer und Frauen angebracht.

In der Mitte des Speisewagens ist die Küche eingebaut, im hinteren Teil des Wagens sind 8 Tische mit 32 Sitzplätzen angeordnet, während der vordere Teil des Wagens von einem Schanktisch (Bar) eingenommen wird, an dem 9 Barstühle drehbar befestigt sind.

Jeder der beiden Gesellschaftswagen verfügt über 24 drehbare weiche Polstersessel und ein für 5 Personen eingerichtetes geschlossenes Abteil (Drawing Room) mit eigenem Abort. Das hintere Drittel des letzten Gesellschaftswagens ist als Aussichtswagen eingerichtet.

Der gesamte Zug ist überaus geschmackvoll und behaglich ausgestattet, die Fußböden sind mit Kork belegt, Wände und Dächer gut isoliert, das Geräusch und die Erschütterungen der Drehgestelle werden durch dicke Gummiplatten abgefangen. Die Doppelfenster des Zuges sind nicht zum Öffnen eingerichtet, da ein Frischluftsystem für ständige Lüftung, Kühlung oder Heizung der Wagen sorgt.

In ihrer Bauart weichen die beiden Züge „Royal Blue" und „Abraham Lincoln" bewußt von der von anderen Gesellschaften für deren Stromlinienzüge angenommenen ab; denn während diese als Einheiten gebaut wurden, deren Wagen nicht beliebig mit Normalwagen ausgewechselt werden können, hat die Baltimore & Ohio es für richtig gefunden, die herkömmliche Art der Wagen beizubehalten, aber von allen erprobten Verbesserungen anderer Stromlinienzüge Gebrauch zu machen. Um zu erproben, welches Material am besten für den Bau solcher Züge geeignet ist, wurde der „Royal Blue" aus Duraluminium, der „Abraham Lincoln" aber aus leichtem Stahl gebaut. Das Gewicht der Züge beträgt dabei nur zwei Drittel der älteren Züge, die Wagen sind 4 Zoll breiter, so daß jeder von den 4 in der Querachse stehenden Sitzen um 1 Zoll verbreitert werden konnte. Statt der bisher üblichen 80 Sitze sind in diesen Wagen nur 64 Sitze angeordnet. Für die Fenster des Zuges hat splittersicheres Glas Verwendung gefunden. Neue automatische Kuppelungen, von denen das Stück 1500 $ kostet, fügen den Zug zu einer elastischen Einheit zusammen, so daß das plötzliche Anrucken der Wagen beim Anfahren und Halten vermieden wird.

Im folgenden geben wir eine vergleichende Zusammenstellung der Betriebskosten des Stromlinienzuges „Royal Blue“ mit einem der üblichen Dampfexpreßzüge.

Strecke:	Dampfexpreß	Stromlinienzug
New York (Jersey City)—Washington . .	P—7	Royal Blue
Betriebszeit	90 Tage	28 Tage
	Gesamtbetrag je Meile	Gesamtbetrag je Meile
Anzahl der Wagen	8	8
Zurückgelegte Strecke (Meilen)		
Zug	40 320	12 392
Wagen	315 914	99 136
Reparaturen (je Meile):	$	$
Lokomotive	0,250	0,063
1 Wagen	0,023	0,023
Betriebsstoff	2,430 t Kohle	17,007 Gal Öl[1]
Betriebsstoff für Hin- und Rückfahrt . . .	27 t Kohle	607 Gal Öl (16 t)
Kosten des Betriebsstoffes je Meile	$ 0,201	$ 0,078
Betriebsstoffverbrauch je Personenzugmeile (Pfund Kohle)	15,4	9,0[2]
Gesamtgewicht des ganzen Zuges	938 t	474 t

Betriebskosten:

	Gesamtbetrag $	je Meile $	Gesamtbetrag $	je Meile $
Lokomotive				
Abnutzung und Reparaturen	10 080	0,250[3]	775	0,063[4]
Zug				
Abnutzung und Reparaturen	7 266	0,180	2 248	0,181
Kosten für Betriebsstoff (Kohle oder Öl) .	8 128	0,202	968	0,078
Kosten für Schmieröl und Wasser	1 139	0,028	506	0,041
Löhne des Lokomotiv- und Zugpersonals .	8 708	0,216	3 526	0,284
Materialien und sonstige Ausgaben	3 949	0,097	3 132	0,253
Gesamtausgaben	39 270	0,973	11 155	0,900
Kosten für eine Rundfahrt (448 Meilen) . .	436		403	

[1] 38 Gallonen Betriebsöl gleich 1 t Kohle.
[2] Umgerechnet wie oben.
[3] Einschließlich laufende Reparaturen und erfahrungsgemäße Abnutzung.
[4] Nur laufende Reparaturen, Abnutzung noch unbekannt.

Die Flutkatastrophe des Jahres 1936.

Plötzlich einsetzendes Tauwetter in den ersten Tagen des März verursachte eine Flutkatastrophe, die seit 1913 die schwerste in der Geschichte der Vereinigten Staaten war. Am 17. März waren die Anlagen der Bahn bei Wills Creek überflutet und die Brücke bei Cokks Mills (Pennsylvania), 9 Meilen westlich von Cumberland, war unbrauchbar geworden, so daß die Züge nach Chicago umgeleitet werden mußten. Pläne, die Züge über Strecken der Pennsylvania-Eisenbahn von Martinsburg nach Homestead zu leiten, mußten aufgegeben werden, als auch diese Strecken unbrauchbar wurden. Nicht anders war es auf der Strecke nach St. Louis, wo die Gleise nach Piedmont überflutet waren, so daß die Züge von Washington über die Southern Railway nach Charlottesville (Virginia) und von da über die Chesapeake & Ohio über Cincinnati geleitet werden mußten. Von Tag zu Tag nahm die Schwere der Flutkatastrophe zu und machte immer neue Umgruppierungen des Zugdienstes erforderlich. Der am 17. März um 1 Uhr 20 nachm. von Washington nach Pittsburg abgehende Zug wurde 24 Stunden in Cumberland aufgehalten, bis er schließlich über Grafton nach Pittsburg weitergeleitet werden konnte. Am gleichen Tage machte der um 5 Uhr nachm. von Washington nach Pittsburg (280 Meilen) abgehende Zug eine Reise von 1100 Meilen über die Strecken von 7 verschiedenen Bahngesellschaften und erreichte schließlich sein Ziel in 59 Stunden (die normale Fahrtdauer beträgt 7½ Stunden). In allen Fällen sorgte die Baltimore & Ohio für ihre gestrandeten Fahrgäste in vorbildlicher Weise durch freie Verpflegung in den Speisewagen, Unterbringung in den Pullmanwagen, Benachrichtigung von Verwandten und Freunden usw.

Wie groß und beklagenswert auch immer die geldlichen Verluste der Gesellschaft gewesen sein mögen, die seit Jahrzehnten betriebene Politik des „guten Nachbars" zeitigte nun reichliche Früchte und führte der Bahn in diesen schweren Tagen eine große Zahl neuer Freunde zu. Unermüdlich hat Präsident Willard durch eigenes leuchtendes Beispiel unter seinen Angestellten ein Gemeinschaftsgefühl steter Hilfsbereitschaft großgezogen, das nicht nur auf die Belange des engeren Arbeitsfeldes beschränkt ist, sondern den von der Bahn bedienten Gebieten das Gefühl der Sicherheit gegeben hat, in Zeiten der Not einen starken und stets hilfsbereiten Freund zu haben. Wo es nur immer ging, wurden leere Güterzüge an bedrohte Ortschaften herangefahren, um den Bewohnern zu helfen, zu retten, was noch zu retten war. Ortschaften, deren Trinkwasser durch die Flut ungenießbar geworden war, wurden durch die Baltimore & Ohio mit frischem Trinkwasser versorgt, ja, in einem Falle wurde einer Fabrik, deren Dampfkessel unter Wasser standen, eine Lokomotive zur Erzeugung von Dampf zur Verfügung gestellt.

Beziehungen zwischen Verwaltung und Angestellten.

Inmitten einer recht eisigen Atmosphäre zwischen den Verwaltungen amerikanischer Großunternehmungen und deren Arbeitern ist bei der Baltimore & Ohio Eisenbahn dieses Verhältnis stets zufriedenstellend gewesen. Ganz besondere Verdienste um den Arbeitsfrieden auf dem gesamten Gebiete des Eisenbahnwesens hat sich Präsident Willard erworben, der die Baltimore & Ohio seit 1910 leitet. Mehr als einmal hat seine Stimme den unbedingten Herrenstandpunkt anderer Bahnpräsidenten zum Einlenken bewogen, und immer hat er die gerechten Ansprüche der Eisenbahner warm befürwortet. Ihm ist es hauptsächlich zu verdanken, daß die Brüderschaft der Eisenbahnarbeiter heute anerkannter gleichberechtigter Partner am Verhandlungstische ist, und daß in einem Lande, wo immer wieder erbitterte und blutige Kämpfe zwischen Industriearbeitern und Großindustrie das Geschäftsleben lahmlegen, seit 10 Jahren Arbeitsfrieden auf dem Gebiet der Eisenbahnen herrscht. Kein Wunder, daß die Arbeiter und Angestellten der Baltimore & Ohio eine große Familie bilden, die mit großer Verehrung und unbegrenztem Vertrauen an ihrem Führer hängt. Mr. Willard, der sein Fach von der Picke auf gelernt hat, ist auch heute noch in unermüdlicher harter Arbeit für seine Bahn tätig. In seinem Spezialzuge, den er sich als Arbeitsstätte eingerichtet hat, überprüft er 3 Tage und Nächte jeder Woche, umgeben von einigen getreuen Sekretären, das gesamte Streckennetz der Bahn, überall greift er ein, helfend, anfeuernd, tadelnd, wie es die Umstände erfordern. Nie fällt dieser Mann in die bei Amerikanern oft so unangenehm auffallende Untugend eitlen Selbstlobes. Als kürzlich ein Eisenbahnfachblatt die Baltimore & Ohio-Bahn wegen ihres hervorragenden Dienstes überaus lobte, sandte Präsident Willard einen Abdruck dieses Artikels an alle Angestellten mit den bezeichnenden Worten: „Dieses Lob haben wir uns noch nicht verdient, aber wir alle wollen danach streben, es wenigstens in der Zukunft zu verdienen."

Im Jahre 1936 wurde das 12jährige Bestehen der „Interessengemeinschaft" gefeiert. Im Jahre 1922 traten Vertreter der Arbeiterschaft an Präsident Willard heran mit dem Anerbieten, einen neuen Weg der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Angestellten zu beschreiten. Sie schlugen vor, die Angestellten durch unermüdliche Aufklärungsarbeit mehr wie bisher zu dem Bewußtsein zu erziehen, daß sie selbst und die Verwaltung ein gemeinsames Interesse an dem Wohlergehen der Bahn haben. Das Ziel dieser Interessengemeinschaft ist, durch Anregungen aus den Reihen der Angestellten und häufige Besprechungen mit den Leitern der Abteilungen ein reibungsloses Zusammenarbeiten aller Abteilungen, restlose Ausnutzung der Anlagen, insbesondere der Werk-

stätten und Werkzeuge, Verbesserung der Arbeitsweise, der Zuführung von Materialien und Brennstoff, Verwertung des Abfalls usw. herbeizuführen. Alle 3 Monate findet eine Hauptversammlung statt, die Bericht erstattet über die Erfolge der vergangenen Monate, Vorschläge für weitere Verbesserungen anhört und dementsprechende neue Anordnungen trifft. Diese Interessengemeinschaft hat sich so bewährt, daß sie kürzlich in einem von privater Seite an 25 000 amerikanische Verwaltungen gesandten Aufruf zur Verbesserung der Beziehungen zwischen Kapital und Arbeit als vorbildlich angeführt wurde. Dieses Gefühl der Schicksalsgemeinschaft wurzelt so tief in dem Bewußtsein der Bahnbeamten, daß sie nach den großen Verlusten, die die Bahn durch die Flut erlitten hatte, an die Verwaltung mit dem Anbieten herantraten, die Arbeit eines Werktages unentgeltlich für die Gesellschaft zu leisten, um wenigstens ein kleines Scherflein zur Wiedergutmachung der Verluste beizutragen. Es versteht sich von selbst, daß Präsident Willard, obwohl tief gerührt von der Treue seiner Angestellten, von diesem Anerbieten keinen Gebrauch gemacht hat.

Gleichschaltung der Bahnen im Osten der Vereinigten Staaten.

Die Gründung der I.C.C. (Interstate Commerce Commission) im Jahre 1888 war der erste Schritt der Bundesregierung, um Ordnung in den Wirrwarr der von 800—900 Bahngesellschaften willkürlich aufgestellten Fahrpreise und Tarife zu bringen. Jedoch bleibt der durch die Tariffestsetzung der I.C.C. geschaffene Zustand weiter unbefriedigend, da schwache Bahngesellschaften behaupten, mit diesen Tarifen nicht auskommen zu können, während eine Erhöhung sich aus allgemeinen wirtschaftlichen Gründen von selbst verbietet. Der Ruf nach Gleichschaltung der verschiedenen, in schärfstem Wettbewerb arbeitenden Bahnen ist daher nie verstummt, und das Transportgesetz von 1920 hat den Bahnen ausdrücklich das Recht eingeräumt, die Kontrolle anderer Bahnen durch Verträge oder Ankauf von Aktien — jedoch im Einverständnis mit der I.C.C. — zu erwerben. (Paragraph 2 Section 5.) Im Jahre 1929 hat die I.C.C. einen umfangreichen Plan zur Gleichschaltung aller Bahnen ausgearbeitet, der für den Osten 5 Hauptgruppen, und nach der Abänderung vom 21. Juli 1932 die folgenden 4 Hauptgruppen vorsieht:

1. Pennsylvania Gruppe.
   Unter Einbeziehung der folgenden Bahnen:
   Long Island Eisenbahn,
   West Jersey & Sea Shore Eisenbahn,
   Detroit, Toledo & Ironton Eisenbahn,
   Wabash Eisenbahn,
   Norfolk & Western Eisenbahn.

2. New York Central Linien.
Unter Einbeziehung der folgenden Bahnen:
Delaware, Lackawanna & Western Eisenbahn,
Virginian Eisenbahn.

3. Chesapeake & Ohio—New York, Chicago & St. Louis Gruppe.
Unter Einbeziehung der folgenden Bahnen:
Pere Marquette Eisenbahn,
Erie Eisenbahn und Tochtergesellschaften,
Bessemer & Lake Erie Eisenbahn,
Chicago & Eastern Illinois Eisenbahn,
Wheeling & Lake Erie Eisenbahn,
Lehigh Valley Eisenbahn.

4. Baltimore & Ohio Gruppe.
Unter Einbeziehung der folgenden Bahnen:
Ann Arbor Eisenbahn,
Atlantic City Eisenbahn,
Buffalo & Susquehanna Eisenbahn,
Jersey Central Eisenbahn,
Buffalo, Rochester & Pittsburg Eisenbahn,
Reading Eisenbahn,
Western Maryland Eisenbahn,
Chicago & Eastern Illinois Eisenbahn,
Lehigh & Hudson River Eisenbahn,
Chicago & Alton Eisenbahn.

Die Lehigh & New England Bahn soll gleichmäßig auf die 4 Gruppen verteilt werden, das Schicksal der Delaware & Hudson Corporation (einer Tochtergesellschaft der D. & H. Company) blieb unentschieden, dagegen soll die Chicago, Indianopolis & Louisville Eisenbahn zu gleichen Teilen der Atlantic Coast Line und der Southern Railway zugeteilt werden, um diesen südlichen Bahnen das Gebiet der Nordstaaten zu erschließen.

Nach diesem Plan würden 57 000 Meilen gleichgeschaltet werden. Der Anteil der Baltimore & Ohio Eisenbahn würde 20,3 % betragen gegenüber 31,5 % für die Pennsylvania, 24,5 % für die Chesapeake & Ohio und 23,7 % für die New York Central Linien. Einer völligen Verstaatlichung der Bahnen widersetzen diese sich natürlich mit allen Kräften, und auch das amerikanische Publikum kann sich für einen derartigen Gedanken nicht erwärmen[1].

[1] Anmerkung der Schriftleitung. Die Frage der Zusammenfassung und Neuorganisation der Bahnen in den Vereinigten Staaten ist immer noch offen. Näheres dazu im Archiv für Eisenbahnw. 1936 S. 371 ff.

Übrigens hätte die Bundesregierung im Jahre 1932 infolge der fast bis zur Wertlosigkeit gesunkenen Kurse der Stammaktien der Bahngesellschaften technisch die Möglichkeit gehabt, die Stimmenmehrheit aller Bahnen mit einem Aufwand von weniger als 1 Milliarde Dollar zu erwerben. (Der gesamte Nominalwert aller amerikanischen Eisenbahnwerte beträgt etwa 26 Milliarden $, davon sind etwa 8 Milliarden $ Stammaktien.)

Das Geschäftsjahr 1936.

Dem Bericht über das Geschäftsjahr 1936 entnehmen wir die folgenden Zahlen und statistischen Angaben:

Gewinn- und Verlustrechnung.

Gewinn	1936 $	1935 $	Zunahme $
Einnahmen aus Güterverkehr .	147 816 918,22	122 786 450,53	25 030 467,69
„ „ Personenverkehr	11 182 941,31	9 889 012,32	1 293 928,95
„ „ Postbeförderung	3 078 136,10	3 008 277,45	69 858,69
„ „ Eilgüterbeförderung . .	1 915 418,07	1 723 568,75	191 849,32
Verschiedene Einnahmen	4 999 266,93	4 435 954,60	563 312,33
Betriebseinnahmen . .	168 992 680,63	141 843 263,65	27 149 416,98
Einnahmen aus Zinsen, Dividenden, Pachten usw.	7 246 694,19	5 572 827,65	1 673 866,54
Einnahmen im Ganzen	176 239 374,82	147 416 091,30	28 823 283,52
Ausgaben			
Betriebsausgaben	123 600 333,14	105 553 990,66	18 046 342,48
(% der Betriebseinnahmen) . .	(73,14%)	(74,42%)	*(— 1,28 %)*[2]
Mieten und Pacht	4 984 720,57	4 871 553,51	113 167,06
Steuern	10 222 321,63	7 232 736,06	2 989 585,57
Vertragsmäßige Zahlungen für Benutzung fremder Strecken und Anlagen	1 115 259,33	1 158 858,30	*— 43 598,97*[2]
Zinsen — Schuldverschreibungen	30 607 876,65	30 759 334,15	*—151 457,50*[2]
„ — schwebende Schulden .	1 169 888,38	1 020 527,26	149 361,12
Gesamtausgaben	171 700 399,70	150 596 999,94	21 103 399,76
Gewinn	4 538 975,12	3 180 908,64[1]	7 719 883,76
	176 239 374,82	147 416 091,30	28 823 283,52

[1] Verlust. [2] Abnahme.

Vermögen.

		$	$
Bahnanlagen		307 427 201,61	
Rollendes Material		248 155 314,16	555 582 515,77
Anlagen in betriebseigenen Gesellschaften			402 018 736,00
Verschiedene Betriebsanlagen			7 236 340,62
Dauernde Pachtverträge — kapitalisiert			10 463 200,00
			975 300 792,39

Beteiligungen I.

(Durch Aktienmajorität kontrollierte aber getrennt betriebene Gesellschaften.)

Stammaktien	42 618 892,65	38 301 726,56	
Schuldverschreibungen	37 762 501,00	37 760 500,00	
Verschiedenes	7 285 090,56	1 359 652,00	
	87 666 484,21	77 421 878,56[1]	87 666 484,21

Beteiligungen II.

Kapitalsanlagen in anderen Gesellschaften.

Stammaktien	93 135 393,27	88 465 120,78	
Schuldverschreibungen	6 844 313,67	4 379 099,17	
Verschiedenes	3 785 239,12		
	103 764 964,06	92 844 219,95[2]	103 764 964,06
Verschiedener Grundbesitz usw.			4 192 179,22
Kassenbestand		10 278 768,43	
Bankguthaben		2 951 524,17	
Schuldner		70 528,60	
Ausstehende Forderungen (Betriebsrechnungen)		2 615 859,66	
Noch nicht abgelieferte Einnahmen		2 233 369,46	
Verschiedenes		4 680 567,04	
Materialien und Gebrauchsgegenstände		8 906 939,82	
Ausstehende Zinsen und Dividenden		2 054 419,01	
Verschiedenes		30 096,47	33 822 072,66
Schwebende Posten			5 228 273,99
			1 209 974 748,53

[1] verpfändet.
[2] verpfändet.

Schulden

	$	$
Stammaktien	256 295 347,92	
Vorzugsaktien	58 863 136,95	315 158 484,87
Schuldverschreibungen	540 359 300,00	
Ausrüstungsschuldscheine	24 618 000,00	
Reconstruction Finance Corp.	56 604 823,00	
Public Works Administration	3 455 000,00	
Railroad Credit Corp.	50 967,00	
Grundschulden	2 214 825,05	
	627 302 942,05	
Schuldverschreibungen von Tochtergesellschaften	40 911 500,00	668 214 442,05
Dauernde Pachtverträge — kapitalisiert		10 450 200,00
		993 823 127,62
Aufgelaufene Gebühren (Betriebsrechnungen anderer Ges.)	4 243 381,04	
Aufgelaufene Löhne	9 158 907,74	
Verschiedenes	3 499 516,97	
Nicht abgehobene Zinsen	2 167 296,49	
„ „ Dividenden	85 006,76	
Fällige Schulden	303 300,00	
Später fällige Zinsscheine	6 486 834,86	
„ „ Pachten	41 017,07	
Verschiedene Verbindlichkeiten	1 424 201,63	27 409 462,56
Schwebende Posten		2 218 781,52
Steuern	3 368 253,50	
Versicherungs-Reserve	1 654 290,73	
Abschreibung auf Ausrüstung	90 967 770,17	
Andere schwebende Verbindlichkeiten	3 089 617,55	99 079 931,95
Verrechnungsposten		11 316 261,12
		1 133 847 564,77
Vermögen		76 127 183,76
		1 209 974 748,53

Die Gesamtlänge der eigenen Hauptstrecken betrug im vergangenen Jahre 5910,21 Meilen, diejenige der Nebenstrecken 5368,42 Meilen, insgesamt 11 278,63 Meilen. Hinzu kommen noch gepachtete Strecken (543,82 Meilen) und außerdem hat sich die Gesellschaft das Mitbenutzungsrecht von 770,74 Meilen anderer Bahnen gesichert. Hauptsächlich infolge der am 1. Januar 1936 erfolgten Übernahme der Dayton & Union Eisenbahn in den eigenen Betrieb weist das eigene Streckennetz eine Zunahme von 31,45 Meilen auf.

Ende 1936 war an rollendem Material vorhanden:

2 239 Lokomotiven (Zugkraft insgesamt 123 254 700 Pfund),
1 322 Personenwagen (mit 50 298 Sitzplätzen),
92 534 Güterwagen (Fassungsvermögen 4 705 890 t Nutzlast).

Außerdem verfügte die Gesellschaft über

177 Wasserfahrzeuge,
1 669 Hilfsfahrzeuge.

Das in den Betriebsanlagen angelegte Kapital wird laut beiliegender Vermögensaufstellung mit 975 300 792,59 $ ausgewiesen, hiervon sind 90 967 770,17 $ abgeschrieben worden.

Die Gesellschaft hat sich durch Besitz des gesamten Aktienkapitals oder der Aktienmehrheit maßgebenden Einfluß auf die folgenden Gesellschaften gesichert:

	Hauptstrecken	Nebenstrecken	Insgesamt
B & O Chicago Terminal Ges.	89,28	283,42	372,70
Staten Island Rapid Transit Eisenbahn . .	23,54	89,30	112,84
Alton Eisenbahn	956,09	791,84	1747,93
	1068,91	1164,56	2233,47

Die oben genannten Gesellschaften werden getrennt betrieben und verwaltet, ihr Gewinn- oder Verlustergebnis ist jedoch in der Gewinn- und Verlustrechnung der Baltimore & Ohio Gesellschaft enthalten.

Einnahmen.

Die Einnahmen aus Gütertransport weisen eine Zunahme von 25 030 467,69 $ oder 20,39% gegen das Vorjahr auf und sie betrugen 87,47% der gesamten Betriebseinnahmen. Es wurden 15 421 137 t Nutzlast oder 23,38 % mehr als im Vorjahr befördert. Der Erlös für die Beförderung 1 t Nutzfracht fiel jedoch von 1,8619 $ im Jahre 1935 auf 1,8167 $ im Jahre 1936 oder um $4^{52}/_{100}$ ¢. Kohle bildete den größten Teil der Frachten, nämlich 36 144 009 t oder 44,42 % der Gesamtfrachten. Die Beförderung von Bergwerkserzeugnissen nahm um 9 704 107 t oder 23,40 %, von Industrieerzeugnissen um 4 529 387 t oder 25,36 % zu.

Die größte Geschäftsbelebung hat die Gesellschaft jedoch auf dem Gebiet des Personenverkehrs zu verzeichnen. Es ist hauptsächlich der unermüdlichen Aufklärungsarbeit des Präsidenten Willard zu verdanken, daß die staatliche Behörde (Interstate Commerce Commission) die Herabsetzung der Personentarife von 3,6 ¢ auf 2 ¢ je Meile mit Wirkung vom 1. Juni 1936 anordnete. Gleichzeitig wurde der frühere 50proz. Zuschlag auf die Fahrpreise für Pullmanwagen aufgehoben und eine einheitliche Rate von 3 ¢ je Meile hierfür festgesetzt. Präsident Willard wurde wegen seiner Haltung in dieser Frage von den meisten

anderen Gesellschaften heftig angegriffen und schwerste wirtschaftliche Verluste wurden für den Fall einer so starken Herabsetzung der Personentarife vorausgesagt. Der Erfolg dieser Herabsetzung aber war — nicht nur für die Baltimore und Ohio — ein überraschend günstiger. Bei der Baltimore & Ohio stieg die Zahl der beförderten Personen um 1 664 036 oder 48,34 %, die Einnahmen aus Personenbeförderung — 6,62 % der gesamten Betriebseinnahmen — stiegen um 1 293 928,99 $ oder um 18,08 %. Die durchschnittliche Länge der einzelnen Reise fiel jedoch auf 25,14 Meilen oder um 18,82 %, ein sicheres Anzeichen für die Rückwanderung vom Kraftwagen zur Eisenbahn auch bei kürzeren Reisen.

Ausgaben.

Die Zunahme des Verkehrs brachte eine Erhöhung der Betriebseinnahmen um 19,14 %, während die Erhöhung der Betriebsausgaben nur 17,10 % oder 18 046 342,48 $ betrug. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß während der ersten 3 Monate des Jahres 1935 die Löhne um 10 % gekürzt waren, also nur 9 Monate des genannten Jahres mit erhöhten Löhnen belastet waren, während die höheren Löhne während des gesamten Jahres 1936 in Kraft waren. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen besserte sich von 74,42 % im Jahre 1935 auf 73,14 % im Jahre 1936.

Im Frühjahr 1936 hatte die Bahn unter der furchtbarsten Überschwemmungskatastrophe, die die Vereinigten Staaten je betroffen hat, große Verluste zu erleiden. Der unmittelbare Schaden betrug 2 222 078,93 $, hiervon wurden 329 563,57 den Betriebsausgaben belastet, während 1 892 515,36 $ im Einverständnis mit der I.C.C. von den Vermögenswerten abgeschrieben wurden.

Die gesamten Instandhaltungskosten stiegen um 10 781 268,45 $ oder um 25,27 %, und zwar waren 3 340 164,60 $ oder 27,64 % mehr als im Vorjahr für die Instandhaltung von Strecken und Anlagen und 7 441 103,85 $ oder 24,33 % mehr für die Instandhaltung von rollendem Material erforderlich. Diese gesamten Aufwendungen betrugen 43,25 % aller Ausgaben (1935: 40,43 %) und sie beanspruchten 31,63 % (1935: 30,08 %) aller Einnahmen.

Im Berichtsjahre wurden fällige Schuldverschreibungen im Gesamtbetrage von 14 029 272,02 $ eingelöst, dagegen wurde eine weitere Anleihe von der Reconstruction Finance Corporation (R.F.C.) in Höhe von 5 000 000 $ aufgenommen. Die Gesellschaft ist nunmehr an die R.F.C. mit 56 604 823,00 $ verschuldet, davon werden 42 110 400,00 $ am 1. August 1939 fällig, während die verbleibenden 14 494 423,00 $, die Februar/April 1937 fällig waren, bis zum 1. April 1942 erneuert wurden.

Bauten.

Im Berichtsjahre wurde die Gütersammelstelle an der 26. Straße in New York umgebaut und eine neue Güterhalle errichtet. Umbauten und Modernisierungen erfolgten auch am Pier 22 im Hudson, wo hauptsächlich Gemüse und Früchte verladen werden. Die Bahnhofshalle der Mt. Royal Station in Baltimore wurde verlängert und in Silver Spring, einer Vorstadt von Washington, wurden die Einrichtungen für Personenverkehr vergrößert. In Johnstown (Pennsylvania) wurde eine neue und größere Güterhalle errichtet und in Pittsburg (Pennsylvania) wurde eine moderne Kühlhalle für verderbliche Güter gebaut.

Im Rahmen der von der Regierung ausgeführten öffentlichen Arbeiten zum Schutz des Überschwemmungsgebietes wurde bei Grafton (West Virginia) eine neue Strecke von 12 Meilen Länge als Ersatz für eine durch die Schutzbauten in Wegfall geratene Strecke gebaut, ebenso wurden von der Regierung die Verbindungen von Beach City und Mineral City (Ohio) umgelegt. Alle diese Arbeiten werden auf Kosten der Regierung ausgeführt. Acht Niveaukreuzungen wurden beseitigt und 20 weitere derartige Verbesserungen in Angriff genommen. Auf einer Strecke von 400 Meilen wurden die Brücken verstärkt.

Neuanschaffungen.

Im Berichtsjahre wurden angeschafft:

1 Diesel-elektrische Lokomotive,
1 Dampflokomotive, Bauart „Hudson",
10 offene Güterwagen,
74 Güterwagen für Transport von Zement,
10 geschlossene Güterwagen,
1 Personenwagen aus Leichtmetall.

Außerdem wurden 82 Personenwagen mit Luftkühlung versehen. Die Kosten für diese Anschaffungen beliefen sich auf 1 129 725,12 $.

Dagegen wurden 21 Lokomotiven, 13 Personenwagen, 5155 Güterwagen, 8 Wasserfahrzeuge und 164 andere Fahrzeuge mit einem Buchwert von insgesamt 6 449 451,05 $ aus dem Betrieb gezogen und abgeschrieben. Die Gesellschaft hat Aufträge auf den Bau von 2000 geschlossenen Güterwagen aus Stahl mit je 50 t Tragkraft und 2000 flachen offenen Güterwagen aus Stahl mit je 70 t Tragkraft erteilt; 550 der letztgenannten Wagen haben eine Länge von 65 Fuß 6 Zoll und 1450 sind 52 Fuß 6 Zoll lang. Die Kosten dieser Wagen, deren Ablieferung im Laufe des Jahres 1937 erfolgen soll, betragen 10 000 000 $, die teilweise durch Auflegung von 7 500 000 $ 2½proz. Ausrüstungs-

schuldscheinen, die 1938—1947 fällig werden, aufgebracht werden sollen. Die Gesellschaft hat außerdem 2 neue Diesel-elektrische Lokomotiven zu je 3600 PS in Auftrag gegeben, die im Frühjahr 1937 geliefert werden sollen. Ferner baut die Gesellschaft in eigenen Werkstätten 1300 geschlossene Güterwagen aus Stahl von je 40 t Tragkraft. Mit Luftkühlung sind bisher 275 Personenwagen ausgestattet, und weitere 128 Personenwagen werden im Laufe dieses Jahres mit dieser Einrichtung versehen werden.

Kundendienst.

Um wenigstens einen Teil des zum Kraftwagen abgewanderten Transports von Gütern in kleinen Mengen zurückzugewinnen, erklärten sich die Bahnen des Ostens unter Führung der Baltimore & Ohio Gesellschaft bereit, solche Güter kostenlos vom Versender abzuholen und an den Empfänger abzuliefern. Infoge des heftigen Widerstandes der interessierten Kraftwagengesellschaften zogen sich die Verhandlungen vom April bis zum 13. Oktober 1936 hin, an welchem Tage die I.C.C. die Genehmigung mit Wirkung vom 16. November 1936 erteilte.

Zur größeren Bequemlichkeit der Reisenden aus New York und Umgebung schaffte die Gesellschaft 20 neue luftgekühlte Motoromnibusse neuester Bauart an, die die Reisenden und deren Handgepäck von 14 verschiedenen Punkten in New York kostenlos bis an den Zug im Bahnhof Jersey City heranbringen.

Wohlfahrtseinrichtungen.

Mehr als 77 % der Angestellten sind Mitglieder des Wohlfahrtsvereins auf Gegenseitigkeit, der im Jahre 1936 2 119 294,62 $ an seine Mitglieder ausgezahlt hat. Am 31. Dezember 1936 betrugen die Einlagen der Mitglieder 16 926 461,15 $, und die während des Jahres ausgezahlten Zinsen beliefen sich auf 619 226,73 $. Einlagen und Zinsen sind von der Gesellschaft garantiert. Seit 1884 besteht eine freiwillige Pensionskasse, deren Beiträge von der Gesellschaft allein getragen werden und seit diesem Jahre hat die Gesellschaft insgesamt 23 571 437,82 $ an Pensionen und Unterstützungen ausgezahlt, davon im Berichtsjahre 1 895 649,55 $. Gegenwärtig sind 3009 frühere Angestellte pensionsberechtigt. Die Gesellschaft beschäftigte im Jahre 1936 40 507 Angestellte gegen 35 036 im Jahre 1935.

Steuern.

Am 29. August 1935 beschloß der Kongreß ein Gesetz, bekannt als „Railroad Retirement Act of 1935", das am 1. März 1936 in Kraft trat. Das Gesetz legt sowohl dem Arbeitgeber wie dem Arbeitnehmer eine Steuer von je 3½ % der ausgezahlten Löhne (unter 300 $ monatlich) auf.

Die Bahnen haben Feststellungsklage erhoben, da sie das Gesetz als verfassungswidrig ansehen. Die Baltimore & Ohio-Gesellschaft hat den auf sie entfallenden Teil dieser Steuer in Höhe von 2 135 651,02 $ auf der Ausgabenseite verbucht und abgesondert, während der von den Angestellten abgezogene Steuerbetrag in gleicher Höhe auf ein besonderes Bankkonto eingezahlt wurde, um die endgültige Entscheidung des Obersten Bundesgerichts abzuwarten.

Am 14. August 1935 nahm der Kongreß mit Wirkung vom Januar 1937 ein alle Angestellten der Vereinigten Staaten einschließendes Erwerbslosenfürsorge- und Altersrentengesetz an, das unter dem Namen „Social Security Act" bekannt ist. Vorläufig, jedoch mit Wirkung vom 1. Januar 1936, werden die Eisenbahnen nur vom ersten Teil dieses Gesetzes, der Erwerbslosenfürsorge, betroffen. Sollte jedoch der von den Bahnen angefochtene „Railroad Retirement Act of 1935" vom Obersten Bundesgericht als verfassungswidrig erkannt werden, so würde automatisch das gesamte Wohlfahrtsgesetz auch für die Bahnen wirksam werden. Die vom Gesetz vorgesehene Lohnsteuer beträgt 1 % für das Jahr 1936, steigend auf 2 % und 3 % in den kommenden Jahren. Der Gesamtbetrag dieser Steuer betrug für das Jahr 1936 725 246,24 $. Von den Angestellten wird solange keine Steuer erhoben, als nur der gegen Erwerbslosigkeit versichernde Teil des Gesetzes in Kraft ist. Sollte jedoch das gesamte Gesetz zur Anwendung gebracht werden, so würden auch die Angestellten eine Steuer in gleicher Höhe zu zahlen haben.

Im Jahre 1936 wurde ferner ein Gesetz beschlossen, das den unverteilten Reingewinn von Gesellschaften mit einer von 7 % auf 27 % steigenden Steuer belegt, auch, wenn ein solcher Reingewinn ganz oder teilweise zur Abtragung von Schulden oder zu Verbesserungen und Neubauten verwendet wird. Da dies besonders für die stark verschuldeten Bahnen eine große Härte bedeutet, sind diese zusammen mit der übrigen Geschäftswelt bemüht, eine Milderung des Gesetzes zu erreichen.

Statistische Einzelheiten.

Brennstoffverbrauch		1936	1935
Güterzüge	Tonnen	3 116 043	2 655 717
Personenzüge	„	890 848	810 471
Arbeitszüge	„	71 141	40 248
Rangierzüge	„	619 458	542 526
		4 697 490	4 048 962

Reparaturen				
Dampflokomotiven	(2 239)[1]	556	(2 254)[1]	733
Elektrische Lokomotiven	(9)[1]	0	(9)[1]	0
Personenwagen	(1 322)[1]	101	(1 337)[1]	142
Güterwagen	(92 534)[1]	16 162	(96 996)[1]	17 593

[1] Gesamtbestand am Ende des Jahres.

Elektrifizierte Strecken		1936	1935
Streckenlänge	Meilen	2,94	2,94
Schienenlänge	„	9,06	9,06

Betriebsunfälle		
Getötet:		
Fahrgäste	0	1
Angestellte	39	21
Andere	206	220
Verletzt		
Fahrgäste	90	34
Angestellte	841	619
Andere	323	287

Wagenladungen		
Januar	176 637	167 535
Februar	182 426	164 058
März	177 511	190 044
April	190 450	161 164
Mai	200 436	169 264
Juni	207 106	175 080
Juli	209 723	158 292
August	211 503	174 205
September	218 837	176 129
Oktober	236 667	203 508
November	214 381	175 616
Dezember	213 718	164 500
	2 439 431	2 076 395

Statistische Einzelheiten.

Gewinn und Verlust der letzten 10 Jahre.

	Netto-Betriebs-einnahmen $	Andere Einnahmen $	Zusammen $	Feste Zinsen u. ähnliche Lasten $
31. XII. 1936	30 185 305,29	9 121 764,60	39 307 069,89	34 768 094,77
31. XII. 1935	24 298 956,84	6 980 441,59	31 279 398,43	34 460 307,07
31. XII. 1934	23 677 939,46	6 495 131,71	30 173 071,17	33 998 823,20
31. XII. 1933	28 849 201,14	6 218 020,62	35 067 221,76	34 862 449,81
31. XII. 1932	21 973 397,81	6 578 828,75	28 552 226,56	34 887 205,00
31. XII. 1931	26 230 850,50	9 118 957,07	35 349 807,57	31 546 829,97
31. XII. 1930	40 248 613,38	11 243 924,10	51 492 537,48	30 068 767,16
31. XII. 1929	49 184 109,94	8 427 835,53	57 611 945,47	28 844 037,00
31. XII. 1928	49 387 716,24	7 378 324,96	56 766 041,20	27 665 110,65
31. XII. 1927	44 817 227,06	8 570 687,28	53 387 914,34	30 755 569,48

	Netto		Netto	
	Gewinn vor der Dividendenzahlung	Verlust vor der Dividendenzahlung	Gewinn nach der Dividendenzahlung	Verlust nach der Dividendenzahlung
	$	$	$	$
31. XII. 1936	4 538 975,12		4 538 975,12	
31. XII. 1935		3 180 908,64		3 180 908,64
31. XII. 1934		3 825 752,03		3 825 752,03
31. XII. 1933	204 771,95		204 771,95	
31. XII. 1932		6 334 978,44		6 334 978,44
31. XII. 1931	3 802 977,60			7 521 891,83
31. XII. 1930	21 423 770,32		1 128 555,64	
31. XII. 1929	28 767 908,47		11 045 597,41	
31. XII. 1928	29 100 930,55		13 835 127,11	
31. XII. 1927	22 632 344,86		9 313 325,42	

Dividenden.

	Vorzugs-Aktien	Stamm-Aktien	Betrag $
31. XII. 1936	0	0	
31. XII. 1935	0	0	
31. XII. 1934	0	0	
31. XII. 1933	0	0	
31. XII. 1932	0	0	
31. XII. 1931	4%	3½%	11 324 869,43
31. XII. 1930	4%	7 %	20 295 214,68
31. XII. 1929	4%	6½%	17 722 311,06
31. XII. 1928	4%	6 %	15 265 803,44
31. XII. 1927	4%	6 %	13 319 019,44

Statistische Einzelheiten.

Personenverkehr

	Anzahl der Fahrgäste	Einnahmen je Meile Fahrgäste $	Einnahmen je Meile Insgesamt $	1 Fahrgast je Meile Cents	Durchschnittl. Einnahme von 1 Fahrgast Cents
1936	5 106 067	2 115,89	3 129,91	2,020	2,1901
1935	3 442 031	1 848,02	2 787,51	2,151	2,8726
1934	3 392 368	1 844,44	2 751,17	2,178	2,9913
1933	3 102 656	1 780,02	2 649,16	2,251	3,1581
1932	3 791 854	1 878,55	2 848,69	2,420	2,7329
1931	5 188 855	2 994,55	4 265,62	2,851	2,8526
1930	7 143 358	3 632,40	5 158,21	2,969	2,5993
1929	9 038 071	4 268,75	6 298,07	3,039	2,4495
1928	10 257 996	4 551,19	6 239,32	3,085	2,3116
1927	12 873 274	5 040,80	6 738,63	3,113	2,0420

Güterverkehr

	t	Einnahme je Meile $	1 Tonnne 1 Meile $	Durchschnittl. Einnahme je Tonne $
1936	81 367 075	23 223,40	0,928	1,8167
1935	65 945 938	19 426,05	0,947	1,8619
1934	64 360 506	18 526,24	0,921	1,8070
1933	61 079 224	18 051,66	0,936	1,8563
1932	54 328 114	16 894,49	0,988	1,9522
1931	68 244 961	23 845,65	0,996	1,9339
1930	91 907 620	31 353,75	1,010	1,8900
1929	108 602 048	37 032,66	0,995	1,8921
1928	103 714 942	35 633,19	0,974	1,9015
1927	108 495 849	36 749,42	0,977	1,8763

Jahr 1936.

Alton Eisenbahngesellschaft

Streckenlänge			956,09
		$	$
Betriebseinnahmen			16 417 007,29
Betriebsausgaben			12 510 609,16
			3 906 398,13
Andere Ausgaben:			
Steuern		993 537,55	
Mieten		1 347 170,24	
Pachten		787 980,95	3 128 688,74
Netto-Betriebseinnahmen			777 709,39
Andere Einnahmen			104 866,03
Roh-Einnahmen			882 575,42
Lasten:			
Zinsen		1 464 517,35	
Andere Lasten		362 850,34	1 827 367,69
Verlust			944 792,27

The Baltimore & Ohio Chicago Terminal Railroad Co.

Streckenlänge	89,28
Betriebseinnahmen	4 410 275,96
Betriebsausgaben	3 454 404,79
	955 871,17

	$	$
Andere Ausgaben:		
Steuern	673 991,31	
Mieten	262 667,18	
Pachten (Kredit)	*1 202 927,92*	*266 269,43*
Netto-Betriebseinnahmen		1 222 140,60
Andere Einnahmen		475 548,01
Roh-Einnahmen		1 679 688,61
Lasten:		
Zinsen	1 421 734,11	
Andere Lasten	209 109,56	1 630 843,67
Gewinn		66 844,94

The Staten Island Rapid Transit Railway Co.

Streckenlänge		23,54
Betriebseinnahmen		1 613 638,03
Betriebsausgaben		1 621 149,88
Verlust		7 511,85
Andere Ausgaben:		
Steuern	259 956,31	
Mieten	103 630,05	
Pachten (Kredit)	*18 817,02*	*344 769,34*
		352 281,19
Andere Einnahmen		4 756,30
Roh-Verlust		347 524,89
Lasten:		
Zinsen	445 366,40	
Andere Lasten	135 815,71	581 182,11
Netto-Verlust		928 707,00

Schlußbemerkungen.

Die Aktionäre und Freunde der Baltimore & Ohio Eisenbahngesellschaft werden die vorstehenden Zahlen mit großer Genugtuung zur Kenntnis nehmen. Mit Recht sagt die Verwaltung in ihrem Bericht für das Jahr 1936, daß es an ein Wunder grenzt, daß die Gesellschaft durch die furchtbare Wirtschaftskatastrophe seit 1929 hindurchgekommen ist, ohne Konkurs anmelden zu müssen. Selbst im abgeschlossenen Jahre, dessen Ergebnis um 7 719 883,76 $ günstiger war als das des Vorjahres, waren die Einnahmen um 76½ Millionen $ geringer ais im Jahre 1929. Trotzdem ist die Gesellschaft in den letzten so überaus ungünstigen Jahren nicht nur allen Verpflichtungen hinsichtlich Bezahlung von Zinsen und Einlösung von Fälligkeiten pünktlich nachgekommen, sondern sie hat außerdem noch hervorragende Neuerungen und Verbesserungen durchführen können. Uneingeschränkte Anerkennung für diese Leistung gebührt ohne Zweifel in erster Linie dem Präsidenten, Mr. Daniel Willard, sowie dem in seinem Sinne geleiteten Stab von Direktoren und

Mitarbeitern. Des weiteren aber gebührt Anerkennung den Tausenden von Angestellten, die Mr. Willard zu pünktlicher und freudiger Pflichterfüllung erzogen hat.

Das neue Geschäftsjahr hat sich für die Gesellschaft recht günstig angelassen. Zum Glück hat eine neue große Überschwemmungskatastrophe in diesem Frühjahr der Gesellschaft keinen erheblichen Schaden zugefügt, so daß der vorliegende Ausweis für die ersten drei Monate des neuen Jahres das folgende erfreuliche Bild zeigt:

	1937	1936
März (Roheinnahmen)	15 911 760 $	11 870 650 $
März (Netto-Betriebseinnahmen) . .	3 241 532 $	349 330 $
3 Monate-Roheinnahmen	43 256 121 $	37 273 405 $
3 Monate-Netto-Betriebseinnahmen .	7 061 954 $	4 526 928 $

Diese günstigen Zahlen dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß alle Eisenbahnen nunmehr mit billigeren Frachtraten arbeiten müssen, nachdem die I.C.C. beschlossen hat, die im Jahre 1935 bewilligten Zuschläge mit Wirkung vom 31. Dezember 1936 aufzuheben. Der Geschäftsbericht bemerkt dazu, daß diese herabgesetzten Frachtraten, wären sie bereits im Berichtsjahre in Kraft gewesen, das Gewinnergebnis um 6—7 Millionen $ verschlechtert haben würde und den Gewinn von 4½ Millionen $ in einen Verlust von 2—3 Millionen $ verwandelt hätte. Eisenbahnstatistiker haben ausgerechnet, daß die Herabsetzung der Frachtraten, unter Zugrundelegung des Geschäftsumfanges im Jahre 1936, das Gewinnergebnis der „Klasse I" Eisenbahnen um 150 bis 160 Millionen $ verschlechtert haben würde, d. h., daß diese Bahnen ohne Gewinn abgeschlossen haben würden, da sie insgesamt einen Gewinn von 170 000 000 $ ausgewiesen haben. Der Geschäftsbericht drückt daher die Hoffnung aus, daß die I.C.C. die berechtigten Forderungen der Bahnen, zumal in einer Zeit steigender Aufwendungen für alle Materialien, Wohlfahrtssteuern und wahrscheinlich auch Löhne, anerkennen wird.

Auch von gesetzgeberischer Seite drohen den Bahnen große Gefahren. Anträge, die auf Verkürzung der Arbeitszeit, Regulierung der Zuglängen und Vermehrung des Zugpersonals hinzielen, würden für die Bahnen jährliche Mehrausgaben von 750 Millionen — bei 667 Millionen $ Netto-Betriebseinnahmen im Jahre 1936 — bedeuten.

Dagegen sehen die Bahnen der Annahme der sogenannten Pettengill-Bill mit großem Interesse entgegen. Diese Gesetzesänderung würde den Bahnen endlich erlauben, bei Transport von Gütern über lange Strecken günstigere Frachtsätze zu berechnen, während sie gegenwärtig für lange und kurze Strecken dieselben Raten zu Grunde legen müssen.

Die Personentarifpolitik der polnischen Staatsbahnen.

Von

Dr. habil. P. H. Seraphim in Königsberg.

Die Entwicklung der polnischen Personentarife zu verfolgen, ist deshalb besonders interessant, weil in den einzelnen Teilgebieten, aus denen sich der heutige polnische Staat zusammensetzt, durchaus verschiedene Tarifschemen bestanden und die autonome Tarifpolitik der neuen polnischen Verwaltung auf verschiedene Vorbilder zurückgriff. Außerdem bedingte die verhältnismäßig sehr geringe Zahlungsfähigkeit der Bevölkerung in Polen bei einem ausgesprochen geringen Lebensstandard, daß die Verwaltung gezwungen war, die Tarife für die Personenbeförderung möglichst niedrig zu halten, überdies aber auch die sehr weiten Entfernungen durch eine besondere Ermäßigung der Beförderung auf weite Strecken auszugleichen. Außerdem hatte Polen von vornherein den Weg beschritten, den Normaltarif durch zahlreiche Ausnahmetarife und Vergünstigungen zu durchbrechen. Damit war eine außerordentliche Vielgestaltigkeit des Eisenbahntarifes gegeben, die andererseits in der Folgezeit zu manchen Schwierigkeiten führte. Aus allen diesen Gründen darf eine Betrachtung der Personentarifpolitik der polnischen Staatsbahnen ein gewisses allgemeines verkehrswissenschaftliches Interesse beanspruchen, da sie eine Reihe wichtiger allgemeiner eisenbahntarifpolitischer Fragen und Probleme aufwarf.

I. Die Entwicklung des polnischen Normaltarifs.

Eine eigentliche Eisenbahntarifpolitik konnte Polen sowohl bei den Güter- wie bei den Personentarifen erst nach Überwindung der polnischen Inflation einleiten. Der erste „stabile" Personentarif stammt aus dem Jahre 1924. Er ist — und das ist für die ganze Folgezeit von Bedeutung — nicht als reiner Kilometertarif aufgebaut worden, sondern als Entfernungsstaffeltarif in fünf Zonen gegliedert: die

Vorortzone 1—80 km, die Nahzone 81—200 km, die beiden Mittelzonen von 201—400 und 401—600 km und die Fernzone über 600 km. Die Sätze waren äußerst niedrig berechnet und betrugen je Kilometer in der 3. Klasse Personenzug in den beiden Nahzonen 4, den Mittelzonen 3,6 und 3,2, in der Fernzone 2,8 Groschen. Bereits im folgenden Jahre 1925 mußte die polnische Eisenbahnverwaltung zu einem Umbau des Tarifs schreiten, wobei eine stärkere Belastung der Nah- und Mittelzonen und eine Ermäßigung der Sätze in den Entfernungszonen über 400 km vorgenommen wurde. Die sehr ungenügenden finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung nötigten aber schon ein Jahr später zu einer allgemeinen Erhöhung aller Beförderungssätze, und im Jahre 1928 wurden die Personentarife aufs neue, und zwar sehr bedeutend erhöht, was amtlicherseits mit den sehr umfangreichen Investitionen begründet wurde, die die polnische Eisenbahnverwaltung zur Wiederherstellung und zum Ausbau des Streckennetzes zu machen gezwungen war. Eine weitere Erhöhung der Tarife erfolgte 1931, indem für die Nahzonen eine Arbeitslosenabgabe in Höhe von 2 % des Beförderungspreises dem Tarifpreis zugeschlagen wurde. Grundsätzlich blieb es aber bei dem Tarif von 1928, der eine rund 20prozentige Erhöhung gegenüber dem vorher geltenden Tarifschema gebracht hatte.

Als nach 1931 die rückläufige Gesamtkonjunktur der Wirtschaft in Polen ein starkes Sinken des Reiseverkehrs zur Folge hatte, zeigte es sich aber deutlich, daß die Tarife der polnischen Staatsbahn auf dem Niveau des Jahres 1931 wesentlich überhöht waren. Nach längerem Zögern entschloß sich 1934 die polnische Eisenbahnverwaltung zu einem einschneidenden Umbau der Entfernungsstaffeln, wobei nur der Satz von 6,6 Groschen plus 2 % des Beförderungspreises (je 1 km in Pz. 3. Kl.) in der Nahzone beibehalten wurde, die Sätze in allen anderen Zonen erheblich gesenkt wurden, insbesondere sehr bedeutende Ermäßigungen des Beförderungspreises bei weiten Reisestrecken eintraten. 1936 ist dann die Entwicklung vorläufig damit abgeschlossen worden, daß der bisher festgehaltene Unterschied in der Tarifierung in der Vorortzone (bis 80 km) und in der Nahzone (81—200 km) fortgefallen ist, und zwar in dem Sinne, daß der neue Satz auf mittlerer Basis erstellt wurde, was zu einer erheblichen Verbilligung des Vorortverkehrs und zu einer mäßigen Mehrbelastung der Nahzone beitrug. Die übrigen Tarifsätze blieben unverändert.

Einen Überblick über die Veränderungen des polnischen Personentarifs und die Wandlungen in der Tarifierung in den Entfernungsstaffeln gewährt die folgende Aufstellung, aus der deutlich die stetig zunehmende Mehrbelastung bis 1931 und die Revision des Tarif-

wesens im Sinne einer Reduzierung der Tarife, vor allem der weiteren Zonen, 1934 sowie schließlich die Verbilligung der Vorortzone 1936 hervorgeht. Es betrug der Tarifsatz (in Groschen je 1 km bei einer Fahrt Pz. 3. Kl.):

	1—80 km	81—200 km	201—400 km	401—600 km	Mehr als 600 km
1924 . . .	4	4	3,6	3,2	2,8
1925 . . .	5	5	4	3	2
1926 . . .	5,5	5,5	4,5	3,5	2,5
1928 . . .	6,6	6,6	5,4	4,2	3
1931 . . .	6,2 — 2%	6,6 — 2%	5,4	4,2	3
1934 . . .	6,6 — 2%	4	4	3,2	2,4
1936 . . .	5	5	4	3,2	2,4

Bis zum Jahre 1934 war das Verhältnis im Beförderungspreis zwischen den einzelnen Klassen in der Weise geregelt, daß die Sätze der 2. Klasse 50% der oben genannten Sätze der 3. Wagenklasse betrugen und die der 1. Wagenklasse 150% höher waren. Die besonders ungünstigen Finanzergebnisse aus der Benutzung der 1. Wagenklasse, deren Frequenz gegen das Jahr 1931 um 80% gesunken war, führten 1934 zu einer besonderen Verbilligung der 1. Klasse, die von nun ab für die doppelten Tarife der 3. Klasse galten. Im gleichen Jahre wurde eine Tarifverbilligung auch für D-Züge durchgeführt, für deren Benutzung bisher ein 25prozentiger Zuschlag für volle 100 km erhoben wurde, während von jetzt ab die Entfernungszonen des D-Zug-Zuschlags auf 50 km herabgesetzt wurden.

II. Die Ausnahmetarife.

Die polnische Personentarifpolitik besitzt eine auffallend große Zahl verschiedenartiger Ausnahmetarife und Tarifermäßigungen. Wenn man sie systematisieren will, kann man Ausnahmetarife sozialen Charakters von Ausnahmetarifen mit Werbecharakter (Akquisitionstarifen) unterscheiden; dazu kommen noch als dritte Gruppe Ausnahmetarife mit Servitutcharakter, das sind Tarife, die ganzen Gruppen von Ordensträgern, ganzen Ständen wie Beamten, Pensionären, Angehörigen von Militärpersonen usw. auf Grund von Verwaltungsverordnungen gewährt werden müssen. Geht man von dem Stand des Personentarifs von 1928 aus, so gab es zwei besonders bedeutungsvolle Ausnahmetarife ausgesprochen sozialen Charakters, und zwar einmal die Tarifsätze der 4. Wagenklasse im ehemaligen preußischen Teilgebiet Polens (in Galizien und Kongreßpolen hatte es eine 4. Wagenklasse ja nie gegeben) und die Vorortarife in den übrigen Gebietsteilen Polens. Diese Vorortarife, die auf die 2. und 3. Klasse

beschränkt waren, galten für den Umkreis der großen Städte. Die Tarifsätze der 4. Klasse in Posen, Westpreußen und Oberschlesien und die Vororttarife waren um 25 % geringer als die Normaltarifsätze der 3. Wagenklasse. Ebenfalls der Gruppe der sozialen Ermäßigungen zuzurechnen sind außerdem die Schülerkarten, die Arbeiterwochenkarten, Arbeiterrückfahrkarten, Invalidenkarten, Karten für Kranke gegen Bescheinigung mit Ermäßigungen von 50—75 %.

Verhältnismäßig am wenigsten ausgebaut waren die Sondertarife mit Akquisitionscharakter; an diesen Tarifen gab es 1928 Bezirksfahrkarten für einzelne oder mehrere Direktionsbezirke mit monatlicher, vierteljährlicher oder jährlicher Gültigkeit, ferner Wochenend- und Touristenkarten, Schulausflugs- und Gesellschaftskarten, Pilger- und Ausstellungszüge. Die Ermäßigungen schwankten im allgemeinen zwischen 25 und 50 % des Normaltarifs. Außerordentlich kompliziert wurden diese vielgestaltigen Ermäßigungen noch dadurch, daß durch verschiedene Verwaltungsverordnungen und Runderlasse über die genannten ermäßigten Sondertarife hinaus noch weitere 50 andere Ermäßigungen teils lokalen, teils generellen Charakters in Kraft standen, durch die Tarifermäßigungen von teilweise bis 80 % gegenüber dem Normaltarif geschaffen waren. Da auf einzelnen Linien gleichzeitig wiederum eine Erhöhung der Sätze um 25 bis 30 % festgelegt war, ergab sich eine ungemeine Mannigfaltigkeit und Unübersichtlichkeit der Personenausnahmetarife.

Dieses System dauerte bis zum Mai 1934 an und wurde erst im Zuge der Tarifreform des Jahres 1934 geändert und nicht unbeträchtlich vereinfacht. Die einschneidendste Regelung war die am 15. April 1934 durchgeführte Aufhebung der 4. Wagenklasse. Seither besitzt Polen ebenso wie die meisten anderen europäischen Staaten nur drei Wagenklassen, wobei die 1. Klasse in der Hauptsache nur in D-Zügen und beschleunigten Personenzügen gefahren wird. An die Stelle der 4. Wagenklasse wurde zum Ausgleich für die Westgebiete eine Erweiterung des Vororttarifs vorgenommen, der auf 150 Städte Polens und eine Entfernung bis zu 150 km von diesen Städten aus ausgedehnt wurde. Die Ergebnisse dieser Regelung waren nicht ungünstig: die Vereinheitlichung der Wagenklassen und die Erweiterung des Vororttarifs führte zu einer relativ stark steigenden Frequenz. Auf Grund dieser Ergebnisse entschloß sich die polnische Staatsbahnverwaltung 1936 zu einer grundlegenden Revision auch der übrigen Sondertarife, zumal es sich erwies, daß die bisherigen Ermäßigungen der einzelnen Ausnahmetarife äußerst unübersichtlich waren, zu irrtümlichen Auslegungen und Mißbräuchen Anlaß gaben und schließlich die

zahlreichen verschiedenartigen Bescheinigungen sowohl für das Bahnpersonal wie besonders auch für die Fahrkartenausgaben ein erhebliches Hemmnis bildeten.

Die Tarifreform vom 1. Januar 1936, die ja auch den Normaltarif betraf, hob das Übermaß der verschiedenen Ermäßigungskarten weitgehend auf. Gab es doch auch nach Aufhebung der 4. Klasse noch 22 allen Reisenden zugängliche Sondertarife. An ihre Stelle wurden drei generelle Ermäßigungen eingeführt, Wochenkarten, Monatskarten und Schülermonatskarten, die bei täglicher Benutzung eine Ermäßigung von 80—92 % des Normaltarifs erzielten. Daneben wurden die Akquisitionstarife teilweise erheblich ausgebaut, um den Touristenverkehr, dessen Förderung seit 1935 in der Hand einer Sonderorganisation, der „Liga zur Unterstützung der Touristik" („Liga popierania Turystyki") lag, stärker zu heben. Die Sondertarife sozialen Charakters, denen sowieso eine erhebliche Bedeutung nicht zukommt, blieben bestehen, die Sondertarife mit Servitutcharakter — eine besonders starke Belastung der polnischen Staatsbahnen — konnten gleichfalls, um bestehende Rechte nicht zu schmälern, nicht wesentlich abgebaut werden. Die folgende Übersicht über die heute in Geltung stehenden Personensondertarife gibt einen Überblick darüber, daß auch nach der Tarifreform des Jahres 1936 eine ungewöhnlich große Vielgestaltigkeit der Personentarife besteht, deren Vereinheitlichung und Abbau zweifellos im Interesse finanzwirtschaftlicher Gesundung und betriebswirtschaftlicher Vereinfachung der polnischen Eisenbahnverwaltung liegen muß.

Art der Ermäßigung	Berechtigte	Ermäß. %
Terminermäßigungen:		
Wochen- und Monatskarten	Alle	80
Abonnements für 10 Fahrten	Alle	40
Schülermonatskarten	Schüler b. 30 J.	40
Netzkarten (15 Tage, 1 Mon., ¼ Jahr)	Alle	
Touristenermäßigungen:		
Sonn- und Festtags-Ausflugsrückfahrkarten	Alle	33—50
Rückfahrkarten für Benutzer von Seebädern, Erholungsorten, Schiffsreisen	Alle	33
Karten für Messen und Ausstellungen	Alle	33—50
Für Massenversammlungen	Alle	33—75
Sonderzüge	Alle	66—75
Touristengruppen (5 Personen)	Organisierte Touristen	33
1000- oder 2500-km-Karten	Organisierte Touristen	40—60
Pilgergruppen	Alle	33—50
Ausländische Touristen, Auslandpolen	—	33

Art der Ermäßigung	Berechtigte	Ermäß. %
Ermäßigung zu Bildungszwecken:		
Kinderfahrkarten	Alle	50
Schülerkarten	Bis 30 Jahre	33
Schulausflüge (10 Personen)	Bis 30 Jahre	66
Lehrerkurse	Genehmigt v. d. Schulverwaltung	33
Lehrerausflüge	Genehmigt v. d. Schulverwaltung	66
Anstaltszöglinge, Sommerkolonien	Bis 18 Jahre	66
Pfadfinder	Bis 21 Jahre	66
Sportermäßigungen	Bis 40 Jahre	33—75
Tagung von Organisationen	Mitglieder	33—50
Soziale Ermäßigungen:		
Arbeiterrückfahrkarten, Arbeitslose	Arbeiter	33
Landarbeiter	Über 100 km	50
Landw. Siedler	Umsiedler	66
Emigranten, Invaliden, Ordensangehörige	—	33
Heilungsuchende	Alle	33
Spitalkranke Arme	Alle	kostenlos
Feuerwehr	Zur Brandstelle	kostenlos
Verdienst- und Verwaltungsermäßigungen:		
Beamte, Pensionäre und Ehefrauen		33
Rote-Kreuz-Schwestern, Post-, Forst- und Flugverwaltung		33
Polizei, Grenzkorps, Grenzwache, Heer		75
Militärpersonen, Frauen und Kinder von Militärs		50
Besitzer des Unabhängigkeitskreuzes		33
Unabhängigkeitskreuz mit Schwertern und Virtute-Militari-Orden		80
Veteranen von 1863		75
Eisenbahner und Familie		75
Mitglieder der Akademien, Abgeordnete, Senatoren		kostenlos

Wie diese Übersicht zeigt, ist trotz der Vereinfachungen, die in den letzten Jahren vorgenommen wurden, das System der Ausnahmetarife in Polen auf dem Gebiet der Personentarifpolitik noch außerordentlich vielgestaltig. Das hat den Nachteil, daß die bestehende Zersplitterung des Tarifwesens eine ungemein große Belastung des Schalter- und Zugpersonals mit sich bringt, betrieblich also von Nachteil ist. Vor allem aber bedeuten die umfangreichen Ermäßigungen, insbesondere diejenigen, die einen Servitutcharakter besitzen, eine starke Beeinträchtigung der Einnahmen der polnischen Staatsbahnen. Nach einer als offiziös geltenden Berechnung[1] fahren nach der neuen Reform der Ausnahmetarife von 100 Reisenden nur 38 auf den

[1] Polska Gospodarcza 1936, Heft 20, S. 566.

Normaltarif, während 62 irgendeinen Ausnahmetarif in Anspruch nehmen können. Etwas günstiger stellt sich das Verhältnis zwischen Reisenden nach Normaltarif und Reisenden nach Ausnahmetarif, wenn man die gefahrenen Personenkilometer oder die Einnahmen der Staatsbahnverwaltung als Vergleichsmaßstab wählt, aber auch hier fällt die verhältnismäßig sehr große Inanspruchnahme der Ermäßigungen durch die Reisenden ins Auge:

Beförderung nach Tarifen	Auf 100 Reisende	Auf 100 Personen-km	Auf 100 Zl. Einnahmen
Normaltarif	38	45	72
Ermäßigung 33 %	6	12	11
Ermäßigung 50 %	0,3	1	1
Zeitkarten 75 %	11	19	7
Zeitabschnittkarten (40—92 %) .	43	20	5

Insgesamt muß man also wohl feststellen, daß Polen nach wie vor bei dem System weiter Ausdehnung der Sondertarife in der Personentarifpolitik verharrt, wenn auch gewisse Vereinheitlichungen und Verbesserungen dieser Ausnahmetarifpolitik durch die Reform von 1936 eingeführt sind.

III. Wirtschaftlichkeit im internationalen Vergleich.

Die Gestaltung der Personentarife ist abhängig vor allem von der Leistungsfähigkeit der Bahn und der wirtschaftlichen Fähigkeit der Bevölkerung zur Bezahlung von Reisen. Die Beförderungsfähigkeit der polnischen Staatsbahn ist wesentlich geringer als die der anderen mitteleuropäischen Eisenbahnen; ebenso bleibt das Beförderungsresultat der gefahrenen Personenkilometer in Polen weit hinter dem der anderen Bahnverwaltungen zurück. Daraus folgt notwendig für Polen auch ein besonders ungünstiges Verhältnis zwischen den gefahrenen Achskilometern des Personenverkehrs zu der Achsleistung des Güterverkehrs und des Verhältnisses der Einnahmen aus dem Personenverkehr zu den Einnahmen aus dem Güterverkehr. Mit anderen Worten: was den technischen Stand des polnischen Personenverkehrs anlangt, so bleibt seine Ausrüstung hinter der der anderen Länder zurück, was die finanzielle Ergiebigkeit des Personenverkehrs im Verhältnis zum Gesamtumfang des Verkehrs der Eisenbahnen anlangt, steht Polen im internationalen Vergleich besonders ungünstig da. Polen gibt, wie die folgende Übersicht, deren Zahlenangaben auf das Jahr 1931 zurückgehen, zeigt, somit das typische Beispiel eines im Personenverkehr unentwickelten Landes.

	Einwohner		Bef. Pers.	Ausnutzg.	Pers.-Verkehr in %	
	Je Pers.-Wagen	Je Platz	in km je Einwohner	Pers.-km je Platz	d. Güterverkehrs Achskm	Einnahme
Polen	3 373	78	223	17 469	60	33
Deutschland . . .	944	16	674		89	48
Österreich . . .	1 138	23	531	12 570	92	58
Frankreich P. L. M.	1 185	21	755	11 254	82	30
Tschechoslowakei .	1 600	32	601	19 216	74	34
Jugoslawien . . .	3 567	88	173	14 958	66	39
Italien	4 882	81	183	14 719	91	57

Vergleichen wir nun die Tarifhöhe der polnischen Personentarife mit der anderer Länder, so ist vorweg zu betonen, daß ein solcher Vergleich schon aus dem Grunde ein schiefes Bild gibt, weil er nur für die Normaltarife möglich ist, das Gesamtbild der Tarifhöhe gerade aber in Polen maßgeblich durch die Ausnahmetarife bestimmt wird, die schon wegen ihrer Vielgestaltigkeit und Differenziertheit mit den zum Teil ganz anders gebauten Ausnahmetarifen anderer Länder nicht verglichen werden können. Zum andern ist die Umrechnung der Tarifsätze nur schematisch zum Börsenkurse möglich, und schließlich berücksichtigt ein derartiger Vergleich nicht den Vermögensstand und das Einkommen der Bevölkerung, dem das Tarifschema in den verschiedenen Staaten ja angepaßt ist. Nach dem Stande vom 1. April 1935 betrug die Bezahlung für eine Beförderung für drei verschiedene Entfernungsstaffeln die folgende Summe, wobei außerdem noch des besseren Vergleichs wegen ein Index hinzugesetzt ist, bei dem die Zahlung für 50 km nach dem polnischen Personentarif gleich 100 gesetzt ist:

	Für 50 km		Für 200 km		Für 1000 km	
	in Zl.	Index	in Zl.	Index	in Zl.	Index
Polen	2,60	100	10,20	392	34,20	1 315
Deutschland	4,28	164	17,12	664	85,60	3 292
Österreich	4,41	169	14,60	561	52,18	2 006
Frankreich	3,48	133	13,96	536	69,77	2 683
Tschechoslowakei . .	2,75	105	10,65	410	28,42	1 093
Jugoslawien	4,22	162	15,62	600	53,94	2 074
Italien	5,15	198	19,09	734	63,02	2 423

Die Aufstellung zeigt, daß, was den Normaltarif anlangt, der Tarif der polnischen Eisenbahnen sowohl innerhalb der gewählten Entfernungsgruppen der niedrigste im Vergleich zu den anderen Staaten ist, wie auch der auf größere Entfernungen am meisten erniedrigte. Im Vergleich z. B. mit dem deutschen Tarif ist der polnische bei 50 km um ungefähr 40 %, bei 1000 km um rund 70 % niedriger. Für die Entfernungszone von 200 km ist der polnische Tarif durchgehend niedriger, bei 1000 km ist von den gewählten Vergleichsstaaten allein der tschecho-

slowakische Tarif niedriger als der polnische. Wie schon angedeutet, ist ein solcher statistischer Vergleich aber nur von beschränktem Wert, da es ja letzten Endes nicht oder höchstens für den internationalen Durchgangsverkehr, der ja in Polen eine geringe Rolle spielt, auf die absolute Tarifhöhe ankommt, sondern auf das Verhältnis der Tarifhöhe zur Zahlungsfähigkeit der Kunden der Eisenbahn. Diese Zahlungsfähigkeit ist naturgemäß für einen so vielgestaltigen Komplex von Personen, wie ihn ein Volk darstellt, exakt nicht ermittelbar; nur aus einigen charakteristischen Vergleichsziffern läßt sich der Schluß mit einiger Sicherheit ziehen, in welche „Wohlstandsklasse" ein Volk einzureihen ist. Wenn wir einige dieser Angaben über Volkseinkommen, Spareinlagen und Verbrauch einiger charakteristischer Güter je Kopf der Bevölkerung, die im folgenden zusammengestellt sind, überblicken, erkennen wir deutlich, daß Polen weitaus an letzter Stelle steht, daß mithin die Zahlungsfähigkeit der Bahnbenutzer in Polen in ganz ausgeprägtem Maße kleiner ist als bei den anderen zum Vergleich herangezogenen Staaten. Es betrug:

Absatz einiger Erzeugnisse 1930—1933 je Kopf der Bevölkerung.

	Elektr. Kraft in kWh	Kohle kg	Kaffee kg	Tee kg	Kakao kg	Zucker kg	Reis kg	Bier l
Polen	79	657	0,2	0,06	0,2	9,8	1,4	5,3
Frankreich	346	1858	4,5	0,04	1,0	26,7	7,8	34,6
Deutschland	404	1923	2,2	0,08	1,2	23,2	4,4	59,0
Österreich	361	720	—	—	—	29,3	4,3	54,3
Tschechoslowakei	193	1458	—	—	0,6	26,1	3,4	—

So ist zwar die absolute Höhe der polnischen Eisenbahntarife wesentlich geringer als bei den anderen Staaten, auch die Entfernungsstaffel stärker gesenkt als bei den anderen Ländern, für den polnischen Konsumenten und Bahnbenutzer der polnische Personennormaltarif aber de facto nicht leichter tragbar als die Tarifbelastung in anderen Eisenbahngebieten. Dieses Bild wird durch die Ausnahmetarife allerdings modifiziert: die starke Anwendung der Personenausnahmetarife in Polen schafft, insgesamt gesehen, doch eine beträchtliche Senkung der faktischen Tarifbelastung der reisenden Bevölkerung im internationalen Vergleich. Die polnischen Eisenbahntarife sind somit unter Berücksichtigung der vielgestaltigen Ausnahmetarife vom innerpolnischen Blickpunkt aus als Tarife mittlerer Höhe anzusprechen, während ein einfacher, schematischer, internationaler, statistischer Vergleich sie als ausgesprochen niedrige Tarife charakterisiert.

Nach diesem Vergleichsblick auf die Stellung Polens im Rahmen der internationalen Personentarifpolitik sei schließlich noch die Frage beantwortet, in welcher Weise sich auf Grund dieser polnischen Tarifpolitik und mitbestimmt durch die wirtschaftliche Gesamtkonjunktur der Personenverkehr in Polen selbst im Laufe der letzten Jahre entwickelt hat.

Wenn wir die Frequenz und die Einkünfte des Jahres 1928 mit 100 annehmen, so ergibt sich für die folgenden sechs Jahre eine Entwicklung der Kennziffer der Frequenz von 98, 92, 84, 69, 58 und 59; für die Einkünfte ein Index von 105, 97, 82, 66, 57 und 55. Das bedeutet, daß im Zeitraum von 1928—1934 (spätere statistische Daten stehen nicht mehr zur Verfügung) Frequenz und Einkünfte aus dem Personenverkehr eine durchgehende Verminderung aufweisen, was insbesondere darauf zurückzuführen ist, daß der Verkehr der Nahzone bis 80 km nachgelassen hat. Interessant ist auch die Tatsache, daß die Tarifpolitik der polnischen Eisenbahnverwaltung trotz der kleinen Erleichterungen für den D-Zug-Verkehr nicht nur keine Steigerung der Frequenz dieser Züge, sondern ein starkes Sinken ihrer Benutzung herbeigeführt hat. Fuhren 1929 von 100 Reisenden 96,03 in Personen- und 3,07 in Schnellzügen, so hat sich dieses Verhältnis 1934 auf 98,32 % Personenzug- und 1,68 % D-Zug-Benutzung verschoben — offenbar eine Folge des Sinkens der Zahlungsfähigkeit der Bevölkerung, die die billigen Züge bevorzugt, und eine Zurückhaltung der Tarifpolitik für die Steigerung des Schnellzugverkehrs.

Insgesamt genommen darf man wohl feststellen, daß die polnische Tarifpolitik auf dem Gebiet der Personentarife zweifellos mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hat, daß die geringe Zahlungsfähigkeit der Bahnbenutzer, die mit der geringen Siedlungsdichte zusammenhängende Notwendigkeit einer starken Senkung der Tarife in den Fernzonen bei gleichzeitigem Versuch, auch die Nahstrecken nicht zu stark zu belasten, finanzwirtschaftlich äußerst schwierig durchführbar war. Die in den letzten Jahren durchgeführten Tarifreformen haben ihr Ziel nur teilweise und unvollständig erreicht. Vor allem fehlt es an einer durchgreifenden Regelung des noch immer weitverbreiteten Ausnahmetarifwesens, das eine betriebliche Belastung und eine finanzwirtschaftliche Einnahmeverminderung zur Folge hat. Im internationalen Vergleich gesehen, nehmen die polnischen Tarife auf den ersten Blick eine äußerst billige Rangstufe ein. Unter Berücksichtigung der Kaufkraft der Bevölkerung wird man sie für Polen selbst dagegen nicht als besonders billig bezeichnen können, wie ja auch der Rückgang der Frequenz in den letzten Jahren zeigt.

Pariser Verkehr.

Von

Geh. Regierungsrat **Wernekke** in Berlin-Zehlendorf.

Den Bewohnern von Paris stehen für die Wege, die sie zwischen Wohnung und Beschäftigungsort, für den sonstigen Geschäfts- und den Vergnügungsverkehr zurückzulegen haben, fünf verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung: die Fernbahnen mit ihrem Vorortverkehr, die Untergrundbahn, die Verkehrsmittel der Société des Transports en commun de la Région Parisienne, eine Gruppe von Droschken im Gemeinschaftsbetrieb und eine Anzahl Fernomnibusse. Die Fernbahnen sind zwar mit Ausnahme des Staatsbahnnetzes Privatunternehmen, unterstehen aber der Aufsicht des Staates und sind von ihm infolge dieses Aufsichtsrechts in ziemlich weitgehendem Maße abhängig, die Untergrundbahn und die Société des Transports en commun de la Région Parisienne sind Unternehmen der Stadt und des Bezirks, und die gemeinschaftlich betriebenen Droschken und die Fernomnibusse sind reine Privatunternehmen. Schon aus dieser Aufzählung geht ein Mangel an Einheitlichkeit in der Bedienung des Pariser Verkehrs hervor.

Schon die Eisenbahnen, die sog. Großen Netze, die am Pariser Verkehr beteiligt sind, sind nicht einheitlich in einer Hand vereinigt, wenn sie auch infolge Gründung der Gemeinschaftskasse im Jahre 1921, in die sie ihre Überschüsse einzahlen sollen, um sie dann, nach einem festgesetzten Schlüssel verteilt, zurückzuerhalten, eine gewisse Interessengemeinschaft bilden. Immerhin vertritt jede von den Eisenbahngesellschaften ihre eigenen Belange, wenn auch Anfänge zu einer Gemeinschaft gemacht sind. Eine Anzahl Verwaltungszweige der sieben Eisenbahnunternehmen sind bereits zusammengelegt, und weitere Fortschritte auf diesem Gebiet sind zu erwarten. Von den sieben Eisenbahnunternehmen sind fünf am Pariser Verkehr beteiligt, und infolge des weitgehenden Aufsichtsrechts des Staates sind ihre Tarife einheitlich

und können nur mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten abgeändert werden. Das Aufsichtsrecht des Staates hat weiter die Folge, daß der Betrieb nach einheitlichen Gesichtspunkten gehandhabt wird, und daß scharfe Bestimmungen zur Wahrung der Betriebssicherheit eingehalten werden müssen. In bezug auf die Bedienung des Verkehrs ist man aber in Paris nicht immer mit den Eisenbahnen zufrieden, obgleich diese die Vorwürfe, die ihnen gemacht werden, als unberechtigt zurückweisen.

Das Netz der Pariser Eisenbahnen hat sich etwa seit 1900 kaum verändert. Die Grande Ceinture, die äußere Gürtelbahn, ist allerdings an einer Stelle ausgebaut worden, und auf der Petite Ceinture, der inneren Ringstrecke, ist der Personenverkehr eingestellt worden, aber im übrigen ist das Bild dasselbe wie vor 30 Jahren, wenn auch die Anlagen in ihren Einzelheiten umgestaltet worden sind und der Betrieb durch Einführung des elektrischen Stroms als Zugkraft ein anderes Aussehen bekommen hat. Der Verkehr hat nach dem Kriege stark zugenommen, ist dann aber wieder zurückgegangen. Bei der Staatseisenbahn, die am Pariser Vorortverkehr stark beteiligt ist — von ihren Bahnhöfen St. Lazare, Invalides und Montparnasse gehen die Vorortstrecken nach Versailles und den sonstigen westlichen Vororten aus —, hat der Vorortverkehr von 65 Mill. Reisenden im Jahre 1909 auf 144 Mill. im Jahre 1931 zugenommen, ist dann aber wieder auf 126 Mill. im Jahre 1935 zurückgegangen. Die Ursache dieses Rückgangs ist nicht nur das Darniederliegen des Wirtschaftslebens, wovon Frankreich im Gegensatz zu anderen Ländern zunächst verschont zu bleiben schien, aber nur um später mindestens in dem Maße wie andere Länder davon betroffen zu werden, und zur Zeit ist die Lage wohl so, daß andere Länder auf dem Wege zur Erholung und zum Wiederaufleben der Wirtschaft sind, während Frankreich mehr infolge seiner politischen als seiner wirtschaftlichen Verhältnisse in dieser Beziehung noch zurückbleibt. Zu dieser Ursache kommt vielmehr noch der Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel hinzu, die den Eisenbahnen in Paris erhebliche Mengen Verkehr entziehen, ein Schicksal, das auch viele andere Eisenbahnen betroffen hat.

Über das wirtschaftliche Ergebnis des Pariser Vorortverkehrs der Eisenbahnen können keine genauen Angaben gemacht werden, weil er zu eng mit dem Fernverkehr verknüpft ist, insbesondere dieselben Anlagen benutzt wie jener. Eine Schätzung aus dem Jahre 1934 bezifferte den Fehlbetrag, den der Pariser Vorortverkehr verursachte, auf 400 Mill. Fr., eine Zahl, bei deren Würdigung man den Stand der französischen Währung und den Umstand nicht außer Acht lassen darf.

daß die französischen Eisenbahnen in den letzten Jahren überhaupt mit hohen Fehlbeträgen gearbeitet haben. Diese haben in den letzten Jahren Milliarden betragen, wurden im Herbst 1936 bereits auf 6 Milliarden geschätzt, eine Zahl, die durch neuere Schätzungen — genaue Zahlen über die Betriebsergebnisse des Jahres 1936 liegen noch nicht vor — bereits überholt ist.

Wenn das Pariser Eisenbahnnetz in der Zeit seit Anfang des laufenden Jahrhunderts im wesentlichen unverändert geblieben ist, so hat sich dagegen die Untergrundbahn, der Métro, in diesem Zeitraum aus nichts zu einem Umfang von rd. 200 km entwickelt. Die rechtlichen Grundlagen des Métro sind im wesentlichen dieselben wie bei den Eisenbahnen, für die der Staat die festen Anlagen gestellt hat, während die Gesellschaften, denen der Betrieb überlassen war, die Ausrüstung zu beschaffen hatten, nur daß beim Métro an Stelle des Staats die Stadt Paris getreten ist. Bis 1934 hat der Métro sich auf die Bedienung des Verkehrs „intra muros", innerhalb des früheren Befestigungsgürtels beschränkt, neuerdings hat er Fühler in die Vororte ausgestreckt und tritt damit mit den Eisenbahnen in Wettbeweb. Im Jahre 1934 wurden beim Métro 666 Mill. Fahrkarten verkauft und 138 Mill. Wagenkilometer geleistet. Der Betrieb brachte einen Überschuß von 128 Mill. Fr., Zins- und andere Verpflichtungen führten aber im ganzen zu einem Fehlbetrag von 135 Mill. Fr. Ein weiterer Ausbau des Untergrundbahnnetzes ist teils im Gange, teils geplant.

Die Société des Transports en commun de la Région Parisienne wurde im Jahre 1920 gegründet, um den Betrieb der Straßenbahnen und der Omnibusse in einer Hand zu vereinigen. Der Bezirk erwarb damals diese Unternehmen von den Gesellschaften, die sie bis dahin im eigenen Betrieb verwaltet hatten, und überwies sie der zu diesem Zweck gegründeten Gesellschaft. Bis 1934 hatte sich deren Verkehr so entwickelt, daß sie 611 Mill. Fahrgäste in ihren Omnibussen, 338 Mill. mit den Straßenbahnen zu befördern hatte. Die Omnibusse leisteten dabei 65 Mill. km, die Straßenbahnen 108 Mill. Seit 1932 sind die Straßenbahnen stark abgebaut und durch Omnibusse ersetzt worden. Bis 1935 sind 102 Straßenbahnstrecken durch den Omnibus verdrängt worden, und dieser Abbau ist seitdem weiter fortgesetzt worden. Die letzte Straßenbahn in Paris dürfte mittlerweile verschwunden sein. Im Gegensatz zum Métro arbeitet die Société des Transports en commun de la Région Parisienne mit Betriebsfehlbeträgen; im Jahre 1934 blieben die Einnahmen um 64 Mill. Fr. hinter den Ausgaben zurück, und der Bezirk, der für diese Fehlbeträge aufzukommen hat, mußte in seinen Haushalt 176 Mill. Fr. für seine Straßenbahnen und Omnibusse einsetzen.

Eine Eigenheit des Pariser Verkehrs sind die „Taxis collectifs", Kraftdroschken, die von ihren Besitzern in einer durch freiwillige Vereinbarung zustandegekommenen Gemeinschaft sozusagen als Kleinomnibusse betrieben werden. Im Jahre 1933 fingen einzelne Droschkenfahrer einen Betrieb an, wie er ähnlich unter der Bezeichnung „Jitney bus" sich nach dem Kriege auch in den Vereinigten Staaten eingeführt hatte; er kann wohl treffend als ein „wilder" Omnibusbetrieb bezeichnet werden. Die Droschken lasen ihre Fahrgäste unterwegs auf, man kann wohl sagen, sie schnappten sie den Straßenbahnen und den zugelassenen Omnibussen weg. Im Jahre 1934 schlossen sich aber die Droschkenbesitzer zusammen, um einen geregelten Verkehr nach Art eines Omnibusbetriebes einzurichten. Es besteht seitdem neben dem Netz der Omnibusse der Société des Transports en commun de la Région Parisienne ein Droschkenverkehrsnetz. Das widerspricht zwar der Ordnung des Pariser Verkehrswesens durch die geltenden Gesetze und sonstigen behördlichen Bestimmungen, wird aber von den Behörden geduldet. Die Droschken haben einen Einheitspreis, so und soviel für jeden Fahrgast. Die Droschkenstrecken gehen meist von Toren aus und erstrecken sich in die Vororte, die Zahl der Droschken, die in diesem Verkehr fahren, mag im ganzen wohl tausend betragen.

Seit einer Reihe von Jahren bestehen eine Anzahl von Paris ausgehende Fernomnibusverbindungen, meist mit Orten zum Ziel, die mit anderen Verkehrsmitteln schwer zu erreichen sind. Dieser Verkehr liegt im wesentlichen in den Händen der bekannten Kraftwagenwerke Citroën und Renault, die zusammen gegen 500 Omnibusse — „Autocars" — eingesetzt haben. Die von diesen Omnibussen befahrenen Strecken reichen bis auf eine Entfernung von rd. 250 km von Paris. Neben den beiden genannten Großunternehmen auf diesem Gebiet des Verkehrs lassen noch eine ganze Anzahl Kleinunternehmer Fernomnibusse in einer Gesamtzahl von etwa hundert im Fernverkehr nach regelmäßigem Fahrplan laufen.

Paris und seine Bevölkerung haben bekanntlich in Frankreich eine Bedeutung, die weit über die Bedeutung anderer Hauptstädte für ihr Land hinausgeht. Von sieben Franzosen, sagt ein französischer Schriftsteller, wohnt einer in Paris, und die sechs anderen hängen von dem ab, was man dort denkt und tut. Infolgedessen kommt auch der Regelung des Pariser Verkehrs ganz besondere Bedeutung zu, und die erwähnten Fehlbeträge der Pariser Verkehrsmittel belasten die Allgemeinheit, die Steuerzahler, an erster Stelle die von Paris und weiter die des ganzen Landes. Die Schwierigkeit der Aufgaben, die hier zu lösen sind, wird in etwas dadurch erleichtert, daß der Präfekt des

Seine-Bezirks zugleich Oberbürgermeister von Paris ist, also sowohl die staatliche Gewalt vertritt als auch die Verwaltung der Stadt so zu leiten hat, wie es dieses große Gemeinwesen von seinem Standpunkt aus wünscht. Aber obgleich seit Jahren Ausschüsse über Ausschüsse eingesetzt worden sind, um die Fragen des Binnen- und Vorortverkehrs von Paris zu erörtern und eine Lösung für die bestehenden Schwierigkeiten zu finden, ist auf diesem Gebiete noch nichts erreicht. Die Schwierigkeiten sind erkannt, und das sollte eigentlich der erste Schritt zu ihrer Beseitigung sein, aber weitere Schritte sind auf diesem Gebiet noch nicht getan. Es mag dies damit zusammenhängen, daß die gesamte Entwicklung von Paris bis vor wenigen Jahren durch seine Eigenschaft als Festung, durch den die eigentliche Stadt umgebenden Festungsgürtel gehemmt worden ist. Nachdem dieser aufgelassen worden ist, dauert es begreiflicherweise längere Zeit, bis man sich an den Gedanken gewöhnt, daß diese Hemmungen nicht mehr bestehen. Ein Ausschuß für die städtebauliche Ausgestaltung von Paris hat schon viel nützliche Arbeit geleistet, und auf dem ehemaligen Festungsgelände hat sich eine lebhafte Bautätigkeit entwickelt, wobei aber auch die Erhaltung von Frei- und Grünflächen nicht außer Acht gelassen worden ist. Aber eine Vereinheitlichung im Verkehrswesen hat dieser Ausschuß nicht herbeizuführen vermocht, und auch andere Ausschüsse, deren Aufgabe auf dem Gebiete der Regelung des Verkehrs lag, haben zwar Berichte ausgearbeitet, in denen sie festzustellen versucht haben, was zu geschehen hat, weiter ist man aber noch nicht gediehen. Gefordert wird ein Zusammenarbeiten der verschiedenen Verkehrsmittel, ihre Zusammenfassung unter einheitlicher Leitung, wobei die Bildung des London Passenger Transport Board, der Behörde, in deren Hand die Leitung und Regelung des gesamten Londoner Stadt- und Vorortverkehrs, namentlich auch in bezug auf die Tarife und den Wettbewerb oder vielmehr auf seine Beseitigung, vereinigt ist, als Vorbild hingestellt wird. Die Pariser Verkehrsmittel haben sich ganz unabhängig voneinander entwickelt, und das war angängig, solange jedem eine Aufgabe zugeteilt war, die die Aufgabe eines anderen Verkehrsmittels nicht berührte. Seit einer Reihe von Jahren sind sie sich aber gegenseitig ins Gehege gekommen, und die Folge ist, daß alle Schaden gelitten haben. Die Société des Transports en commun de la Région Parisienne beziffert z. B. den Verlust, den ihr die Droschkengemeinschaft zugefügt hat, für das Jahr 1935 auf 30 Mill. Fr. Dabei hat sie aber ihren Vorortverkehr ausgebaut, ihre Straßenbahnen durch Schnellomnibusse ersetzt und bereitet so der Eisenbahn einen empfindlichen Wettbewerb, gerade auf den Strecken, wo diese die größten Anstrengungen gemacht hat,

um den Vorortverkehr in neuzeitlichen Formen zu bedienen, nämlich auf den Strecken mit elektrischer Zugförderung nach Versailles, Asnières und Argenteuil. Die Staatsbahn, die den größten Teil des Pariser Vorortverkehrs zu bewältigen hat, soweit er mit den Anlagen und Betriebsmitteln der Fernbahnen bedient wird, klagt ihrerseits schwer über diesen Wettbewerb, sowie über den der Gemeinschaftsdroschken und des Métro und beziffert ihren jährlichen Einnahmeschwund aus diesem Grunde auf 25 Mill. Fr.

Die Verlängerung des Métro in die Vororte wird weiter den Erfolg haben, daß den Vorortbahnen noch mehr Verkehr entzogen wird, dessen sie aber dringend bedürfen, um auf ihre Kosten zu kommen. Auch die Société des Transports en commun de la Région Parisienne leidet darunter und wird in Zukunft noch mehr zu leiden haben. Sie schätzt den Verlust, der ihr durch Abwanderung des Verkehrs auf die Verlängerungsstrecken des Métro entstanden ist, für das Jahr 1935 bereits auf 36 Mill. Fr. und erwartet, daß er auf 70 Mill. steigen wird, wenn erst die weiter geplanten Vorortstrecken des Métro in Betrieb sein werden.

Die Benutzer der Pariser städtischen Verkehrsmittel könnten ja damit nur zufrieden sein, wenn ihnen eine Vielzahl von Möglichkeiten geboten würde, ihre Fahrten innerhalb der Stadt und ihrer Vororte auszuführen. Als Steuerzahler haben sie aber für die Fehlbeträge aufzukommen, die infolge des ungeregelten Wettbewerbs dieser Verkehrsmittel entstehen. Dazu kommt, daß die mehrfache Bedienung einzelner Verkehrsbeziehungen sich an gewissen Stellen zusammendrängt, während andere Gegenden verkehrlich vernachlässigt werden. Eine weise Verkehrspolitik müßte also danach streben, die Verkehrsmöglichkeiten und damit den Verkehr gleichmäßiger über das in Frage kommende Gebiet zu verteilen.

Bei dem schon erwähnten Ausschuß für die städtebauliche Ausgestaltung von Paris besteht ein Unterausschuß für Verkehr. Diesem ist im Jahre 1933 ein Bericht vorgelegt worden, der sich mit der Vereinheitlichung des Pariser Verkehrs befaßt. Er geht von dem Gedanken aus, daß es unmöglich ist, neue Eisenbahnen zu bauen, teils wegen der ungeheuren Kosten, teils weil Eisenbahnen die Fahrgäste nicht bis unmittelbar an ihr Ziel im Innern der Stadt bringen können, zwei Gründe, deren Richtigkeit durch die gegenwärtigen Bauten in Berlin widerlegt wird; der Omnibus sei andererseits nicht imstande, den Massenverkehr zu bewältigen, den Geschäftsbeginn und Geschäftsschluß mit sich bringen. Eisenbahn und Omnibus müssen sich daher ergänzen, dürfen einander nicht bekämpfen. Zum Omnibus kann man in dieser

Beziehung auch die Droschke im Gemeinschaftsbetrieb rechnen, die sich von ihm, so wie sie in Paris betrieben wird, nur durch ihre Größe unterscheidet, und es wird daher gefordert, daß diese Droschken ebenso wie die Fernomnibusse in das Netz des Pariser Verkehrs eingegliedert und mit den drei großen Verkehrsmitteln, der Eisenbahn, dem Métro und dem Kraftomnibus, verschmolzen werden.

Der Ausbau und die Vermehrung der Verkehrsgelegenheiten geht am lebhaftesten da vor sich, wo bereits die Wohndichte am größten ist und wo diese außerdem noch im Steigen begriffen ist. Es muß aber möglich gemacht werden, daß die in die Vororte abwandernden Teile der Bewohnerschaft der inneren Stadtteile und die von außen zuziehenden in die Gegenden gelenkt werden, wo noch Platz für sie ist, und die Verkehrsmittel müssen durch ihre Ausgestaltung einen Anreiz bieten, daß die Bevölkerung sich in diesen Gegenden niederläßt. Beim Ausbau der Verkehrsmittel muß also nicht nur der gegenwärtige Zustand berücksichtigt werden, sondern es muß auch Bedacht auf die Folgen genommen werden, die ein Ausbau für die Zukunft haben wird.

Für diese Entwicklung sind auch die Tarife der verschiedenen Verkehrsmittel von großer Bedeutung. Diese sind bei jedem der drei Hauptverkehrsmittel, Eisenbahn, Métro und Société des Transports en commun de la Région Parisienne, ohne Rücksicht auf das andere aufgebaut worden. Das war erträglich, solange die drei Verkehrsmittel je ihr eigenes Verkehrsgebiet für sich hatten; nachdem sie aber miteinander in Wettbewerb getreten sind und ein Zusammenarbeiten zwischen ihnen gefordert werden muß, muß weiter erstrebt werden, daß ihre Tarife nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgebaut werden. Dabei muß auch darauf Bedacht genommen werden, daß durch die Fahrpreise die Selbstkosten gedeckt werden. Es geht nicht an, daß der Staat, die Stadt und der Bezirk dauernd für die Fehlbeträge aufkommen müssen, die sich beim Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel ergeben, was sie jetzt dadurch tun, daß sie die Zinsen für die Anleihen aufbringen, die zur Deckung der Fehlbeträge aufgenommen werden. Auf diese Art trägt der Steuerzahler, auch wenn er die Verkehrsmittel nicht benutzt, einen Teil ihrer Kosten, und es ist wohl keine unbillige Forderung, daß die Steuerzahler, die von den Verkehrsmitteln keinen Gebrauch machen, von dieser Last befreit werden, daß aber der Fahrgast für seine Fahrt so viel bezahlt, wie seine Beförderung dem Unternehmen, das er benutzt, kostet, daß er also mindestens die Selbstkosten dieses Unternehmens deckt. Dabei kann er allerdings verlangen, daß diese Kosten nicht höher sind, als es unbedingt nötig ist, daß also der Betrieb nicht durch einen schädlichen Wettbewerb unwirtschaftlich gemacht und dadurch verteuert wird. Durch diese Forderung soll natürlich nicht jeder

Wettbewerb ausgeschlossen werden, denn es gibt auch einen gesunden Wettbewerb, der für alle Teile förderlich ist.

In einem längeren Aufsatz, der sich durch mehrere Hefte der Revue générale des Chemins de fer im zweiten Halbjahr 1936 hinzog, hat der Direktor der Staatsbahnen M. Dautry, der nicht nur als Leiter eines der am Pariser Verkehr beteiligten Unternehmens, sondern auch als Vorsitzender des Ausschusses für das Zusammenarbeiten von Schiene und Straße zu solchen Darlegungen berufen ist, zunächst die englischen Ansichten über die dem allgemeinen Besten dienenden Betriebe und die Folgen, die man für deren Gestalt daraus gezogen hat, untersucht und geschildert, sowie weiter einen Vergleich mit den französischen Verhältnissen gezogen. Am Schluß faßt er das Ergebnis seiner Darstellung in den Forderungen zusammen, die Doppelbedienung gewisser Verkehrsbeziehungen müsse beseitigt werden, es müssen neue Verbindungen zwischen ihnen geschaffen werden, die bereits überlasteten Verkehrsstrecken müssen entlastet werden, und die Gegenden, die nicht ausreichend mit Verkehrsmitteln versehen sind, müssen an das Verkehrsnetz angeschlossen werden. Dazu müsse die Gemeinschaftsdroschke und der Fernomnibus da herangezogen werden, wo die Dichte des Verkehrs nicht ausreicht, um einen Betrieb mit den Großomnibussen, die den Stadtverkehr im übrigen bedienen, wirtschaftlich zu rechtfertigen. Nach diesen Gesichtspunkten fordert Dautry eine Umgestaltung des Pariser Verkehrs: Zusammenfassung aller Verkehrsmittel unter einheitlicher Leitung, damit sie treue, anpassungsfähige und wirtschaftlich betriebene Hilfsmittel für die Allgemeinheit werden. Wie die englischen, so hätten auch die Berliner Verhältnisse zum Vergleich herangezogen werden können. Wenn auch hier in Berlin die städtischen Verkehrsmittel nicht in einer Hand vereinigt sind, sondern Stadt und Staat sich in ihren Betrieb teilen, so ist doch schon eine weitreichende Vereinheitlichung erreicht, und es besteht auch bereits eine Angleichung der Tarife der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander, ja, man kann sogar insofern vom Beginn einer Tarifgemeinschaft sprechen, als der Fahrgast in gewissen ziemlich weitgehenden Verkehrsbeziehungen städtische und staatliche Verkehrsmittel gegen einmalige Bezahlung mit demselben Fahrschein benutzen kann, und zwar zu einem Preis, der niedriger ist, als wenn er zur Erreichung desselben Zieles von dem gleichen Ausgangspunkt für beide Verkehrsmittel getrennte Fahrtausweise erwerben müßte.

Die Italienischen Staatsbahnen in den Geschäftsjahren 1933/34, 1934/35 und 1935/36

(auf Grund ihrer Betriebsberichte)[1].

A. Verkehr.

Der Verkehr war vom Jahre 1929/30 an immer mehr zurückgegangen. Im Jahre 1933/34 begann der Personenverkehr leicht, im Jahre 1934/35 der Güterverkehr in kaum nennenswerter Weise anzusteigen, erst im Jahre 1935/36 setzte in beiden Verkehrsarten infolge Besserung der allgemeinen Wirtschaftslage und des Feldzuges in Abessinien ein kräftiger Aufschwung ein.

I. Personenverkehr.

1. Im Personenverkehr betrug die Anzahl der verkauften Fahrkarten:

1933/34: 79,3 Millionen, d. i. 3,23 % mehr als im Vorjahr,
1934/35: 81,8 Millionen, d. i. 3,05 % mehr als im Vorjahr,
1935/36: 86,6 Millionen, d. i. 5,95 % mehr als im Vorjahr.

Verkehrsfördernd wirkten im Jahre 1933/34 das Heilige Jahr und die Ausstellung der faschistischen Revolution, in sämtlichen Geschäftsjahren die Neueinführung und Erweiterung von Tarifvergünstigungen. So wurden im Jahre 1933/34 2,3 Millionen, im Jahre 1935/36 bereits 8 Millionen Sonn- und Feiertagskarten verkauft. In den billigen „Volkszügen" wurden jährlich mehr als 1 Million Reisende befördert. Die Einführung von Netzkarten für Ausländer im Jahre 1935/36 verstärkte die Benützung der Italienischen Staatsbahnen durch Ausländer trotz

[1] Die Geschäftsjahre laufen vom 1. Juli bis 30. Juni. Auszug aus dem Betriebsbericht für das Geschäftsjahr 1932/33 siehe Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 673.

Soweit nichts anderes angegeben ist, beziehen sich die Vergleichszahlen auf die Verhältnisse des Jahres 1935/36 gegenüber 1933/34.

der Sanktionen, die von den meisten Ländern gegen Italien wegen des Feldzuges in Abessinien verhängt worden waren.

2. Die Abwanderung in niedrigere Klassen setzte sich auch in diesen drei Geschäftsjahren fort: im Jahre 1935/36 benutzten 1,05 % der Reisenden die 1. Wagenklasse, 8,54 % die 2. Klasse, 90,41 % die 3. Klasse.

3. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer stieg mehr als die Zahl der verkauften Fahrkarten: um 11,10 % im Jahre 1933/34, um 11,11 % im Jahre 1934/35 und um 11,44 % im Jahre 1935/36. Der durchschnittliche Beförderungsweg der Reisenden nahm hiernach ständig zu. Dies ist darauf zurückzuführen, daß für die längeren Strecken größere Ermäßigungen gewährt worden sind.

4. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen
1933/34: 1111 Millionen Lire, d. i. 3,01 % weniger als im Vorjahr,
1934/35: 1073 Millionen Lire, d. i. 3,45 % weniger als im Vorjahr,
1935/36: 1162 Millionen Lire, d. i. 8,33 % mehr als im Vorjahr.

Die auffallende Tatsache, daß in den beiden ersten Jahren die Einnahmen trotz Anwachsens der Zahl der Reisenden und noch mehr der Personenkilometer zurückgingen, erklärt sich durch die Abwanderung in niedrigere Klassen und durch Tarifermäßigungen. Hiernach ist auch die durchschnittliche Einnahme aus einem Personenkilometer gefallen:

von 0,182 Lira im Jahre 1932/33
auf 0,159 „ „ „ 1933/34
0,139 „ „ „ 1934/35
0,135 „ „ „ 1935/36.

II. Güterverkehr.

1. Im öffentlichen Güterverkehr (ohne Tierverkehr) wurden befördert:
1933/34: 33,6 Millionen t, d. i. 5,41 % weniger als im Vorjahr,
1934/35: 33,8 Millionen t, d. i. 0,57 % mehr als im Vorjahr,
1935/36: 39,9 Millionen t, d. i. 18,02 % mehr als im Vorjahr.

Die Eisenbahnen haben von der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in den Jahren 1933/34 und 1934/35 im Güterverkehr nur zum Teil Nutzen ziehen können, weil die Abwanderung auf den Lastkraftwagen immer größer geworden ist. Im internationalen Verkehr wurde der Rückgang des Güteraustausches mit den Sanktionsländern (namentlich Tschechoslowakei und Polen) durch stärkeren Verkehr mit Österreich und Ungarn mehr als ausgeglichen. Einschließlich des Dienstgutverkehrs betrugen die beförderten Gütermengen 40,45 Millionen, 43,01 Millionen und 47,2 Millionen t.

2. Auf dem normalspurigen Netz wurden Wagen gestellt:
1933/34: 3,96 Millionen, d. i. 7,22 % weniger als im Vorjahr,
1934/35: 3,82 Millionen, d. i. 3,59 % weniger als im Vorjahr,
1935/36: 4,29 Millionen, d. i. 10,04 % mehr als im Vorjahr.

Die Wagenausnützung wurde hiernach von Jahr zu Jahr günstiger.

3. Die Zahl der Tonnenkilometer bewegte sich fast parallel zu der Zahl der Tonnen, die durchschnittliche Beförderungsstrecke blieb also annähernd gleich.

4. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen:
1933/34: rund 1603 Millionen Lire, d. i. 11,13 % weniger als im Vorjahr,
1934/35: rund 1514 Milionen Lire, d. i. 5,55 % weniger als im Vorjahr.
1935/36: rund 1967 Millionen Lire, d. i. 29,91 % mehr als im Vorjahr.

Die durchschnittlichen Einnahmen je tkm betrugen:
1933/34: 0,197 Lira,
1934/35: 0,189 „
1935/36: 0,206 „

Von der im Verhältnis zur Verkehrssteigerung außerordentlich starken Einnahmemehrung im Jahre 1935/36 fallen rund 200 Millionen Lire auf die Wirkung einer Tariferhöhung.

III. Entwicklung der Tarife.

1. Im Personenverkehr wurden zahlreiche Tarifermäßigungen für einzelne Veranstaltungen eingeführt. Der Geltungsbereich der Sonn- und Feiertagskarten (Ermäßigung 50 %, bei Gesellschaften von mindestens 15 Personen 70 %) wurde im Jahre 1933/34 auf 250 km ausgedehnt. Im Jahre 1934/35 wurden die Rückfahrkarten auf die gleiche Entfernung erstreckt und Ermäßigungen schon für Gesellschaften von 8 Personen gewährt. Im Jahre 1935/36 wurden die bereits erwähnten Netzkarten für Ausländer mit einer Geltungsdauer von 6, 15 und 30 Tagen eingeführt.

2. Im Güterverkehr wurden weiterhin zahlreiche Ermäßigungen im Wettbewerb gegen den Kraftwagen eingeführt, zum Teil für bestimmte Güter und Verkehrsbeziehungen, zum Teil für einzelne Verfrachter unter Bindung an gewisse Mindestmengen.

Am 1. Januar 1936 wurden im Zusammenhang mit der Erhebung einer Abgabe für den Lastkraftwagenverkehr die Tarife für fast alle Güter, ausgenommen Ausfuhr- und Durchfuhrgüter, erhöht. Das Ausmaß der Erhöhung schwankt je nach Gut und Beförderungslänge zwischen 10 % und 35 %.

Im internationalen Güterverkehr spielte der Wettbewerb der italienischen Seehäfen mit anderen Verkehrswegen eine besondere Rolle. Für den Hafen Triest, der dem Wettbewerb der Nordseehäfen, von Gdingen und des Eisenbahn-Donauweges über Galatz ausgesetzt ist, wurden weitere Tarifermäßigungen eingeführt, so daß sie sich im Jahre 1934/35 auf durchschnittlich 46 % beliefen. Im Jahre 1933/34 wurde ein Abkommen mit der Deutschen Reichsbahn über den Überseeverkehr von und nach Ungarn geschlossen. Im Jahre 1934/35 wurden Vereinbarungen mit der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn wegen des Wettbewerbs der Häfen Genua und Marseille im Verkehr mit der Schweiz und wegen Zusammenarbeit dieser Häfen im Wettbewerb gegen die nördlichen Häfen getroffen.

Im Jahre 1935/36 wurde der Wettbewerb zwischen den italienischen und schweizerischen Eisenbahnen dahin geregelt, daß Ermäßigungen nur auf dem kürzesten Wege zugebilligt werden dürfen.

IV. Kraftwagenwettbewerb.

Die Staatsbahnen hatten namentlich im Güterverkehr stark unter dem Wettbewerb des Kraftwagens zu leiden. Darauf ist es zurückzuführen, daß sie trotz günstiger Entwicklung der italienischen Wirtschaft im Jahre 1933/34 noch einen Rückgang und 1934/35 nur eine ganz unbedeutende Steigerung des Güterverkehrs aufzuweisen haben. Nach Annahme der Staatsbahnen hat die Abwanderung auf den Lastkraftwagen 1933/34 etwa 20 % (gegenüber 13 % im Vorjahr) betragen und hauptsächlich Güter höherer Tarifklassen erfaßt. Der Verlust, der hierdurch den Staatsbahnen entstanden ist, wird auf rund 500 Millionen Lire geschätzt. Der Wettbewerb des Lastkraftwagens war besonders stark in Norditalien, weniger kräftig in Mittelitalien, nur vereinzelt in dem dünn besiedelten Süditalien. Er erstreckte sich auf lange und kurze Strecken, auf Wagenladungs- und Stückgutverkehr.

Die Eisenbahnen suchten sich gegen diesen Wettbewerb zu schützen:

1. durch Verbesserung ihrer Leistungen, namentlich durch Beschleunigung ihrer Güterzüge, Förderung des Haus-Haus-Verkehrs und Beschaffung von Behältern. Diese gehörten früher einer eigenen Gesellschaft, an der die Staatsbahnen beteiligt waren. Im Jahre 1934/35 wurde die Gesellschaft aufgelöst, die Behälter wurden von den Staatsbahnen übernommen. Aber auch im Jahre 1935/36 wurde festgestellt, daß für die vorhandenen 248 Behälter noch keine genügende Nachfrage bestand;

2. durch die bereits erwähnten tarifarischen Maßnahmen, besonders durch vertragliche Bindung von Verfrachtern. Hierdurch wurde den Bahnen 1933/34 ein Frachtaufkommen von über 8 Millionen t, 1934/35 von über 11,7 Millionen t erhalten. Infolge der Frachtsenkungen wurde einerseits die Einnahme der Bahnen vermindert, anderseits der Lastkraftwagenverkehr unlohnend.

Der Wettbewerb wurde für die Eisenbahn 1935/36 durch Erhebung einer Abgabe vom Kraftwagenverkehr erleichtert. Um die Einnahmen der Eisenbahnen wieder zu heben, wurden in diesem Jahre alle Verträge mit den Verfrachtern aufgelöst und nur mehr 204 neue abgeschlossen.

B. Betrieb.

I. Betriebsleistungen.

Die Staatsbahnen fuhren:

1933/34: 147,6 Millionen Zugkm, 167,4 Millionen Lokomotivkm,
1934/35: 156,2 „ „ 176,2 „ „
1935/36: 151,3 „ „ 170,4 „ „

Die Betriebsleistungen blieben hiernach hinter den Verkehrsleistungen zurück. Auffallend ist das verhältnismäßig starke Ansteigen der Betriebsleistungen 1934/35 und ihr Rückgang im Jahre 1935/36 trotz des mächtigen Verkehrsaufschwungs in diesem Jahr. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die leichten Eilgüterzüge 1934/35 vermehrt, 1935/36 aber wieder eingeschränkt wurden, um mit Rücksicht auf die Sanktionen Kohlen zu sparen. Im übrigen ist im Personenverkehr eine bessere Durchschnittsbesetzung der Züge festzustellen. Es entfielen durchschnittlich:

1933/34: 68 Reisende auf einen Personenzug, 186 t auf einen Güterzug,
1934/35: 71 Reisende auf einen Personenzug, 173 t auf einen Güterzug,
1935/36: 87 Reisende auf einen Personenzug, 186 t auf einen Güterzug.

II. Fahrplanwesen.

1. Personenverkehr.

Im Jahre 1933/34 mußten infolge des Heiligen Jahres, der Ausstellung der faschistischen Revolution usw. 6219 Sonderzüge eingelegt werden, 1934/35 und 1935/36 rund 5760 Sonderzüge.

Im Schnellzugsverkehr wurden 1933/34 die Fahrzeiten für fast alle Verbindungen zwischen Rom und Florenz einerseits und Oberitalien und

dem Ausland andererseits durch die Betriebseröffnung der direkten Linie Bologna—Florenz um durchschnittlich 1½ Stunden gekürzt. 1934/35 wurden namentlich die Verkehrsbeziehungen zwischen Rom und Paris, zwischen München und Rom, München und Ventimiglia, zwischen der Schweiz und Mailand erheblich verbessert. Allgemein wurden durch Vermehrung der leichten Züge, der Triebwagenzüge und der Triebwagenfahrten häufigere und raschere Beförderungsgelegenheiten geschaffen.

1935/36 wurden Triebwagen mit einer Stundengeschwindigkeit bis 120 km und elektrische Triebwagen eingeführt.

1934/35 wurde zur Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbs an einigen Orten mit dem Versuche begonnen, die Triebwagen über die Bahnhöfe hinaus in das Herz der Orte zu führen.

2. Güterverkehr.

Die Zahl der Güterzüge, namentlich der Eil- und Ferngüterzüge wurde auch in den Jahren 1933/34 und 1934/35 trotz verminderten Verkehrsaufkommens aufrechterhalten, um den Wettbewerb mit dem Kraftwagen zu erleichtern. Die leichten Eilgüterzüge wurden bereits erwähnt. Die Geschwindigkeit der Züge und ihre Anschlüsse wurden ständig verbessert. Die Reisegeschwindigkeit der Eilgüterzüge erhöhte sich 1935/36 auf 28 Stundenkm. Günstige Ergebnisse wurden bei den Versuchen mit Stückguttriebwagen und mit Kleinlokomotiven im Verschubdienst erzielt.

III. Zugförderungsdienst.

Entsprechend der Ausdehnung des elektrischen Betriebes und der Vermehrung der Triebwagen sanken die Leistungen der Dampflokomotiven von 131,6 auf 110,9 Millionen km, während die Leistungen der elektrischen Lokomotiven von 33,8 auf 50,6 Millionen und die der Triebwagen von 1,9 auf 8,7 Millionen km stiegen.

IV. Elektrischer Betrieb.

In den 3 Geschäftsjahren wurden zahlreiche Strecken in elektrischen Betrieb genommen, u. a. 1933/34 die direkte Linie Bologna—Florenz, 1934/35 die Linien Trient—Bozen—Meran und Neapel—Salerno, 1935/36 die Linien Florenz—Rom und Udine—Tarvis. Am Ende des Geschäftsjahres 1935/36 wurden 3342 km des Netzes elektrisch betrieben.

Der Verbrauch für die Zugförderung stieg von 413 auf 617 Millionen Kilowattstunden.

V. Betriebsunfälle.

Die Zahl der Betriebsunfälle nahm ab. Unfälle von besonderer Bedeutung ereigneten sich in dem Zeitabschnitt nicht.

C. Finanzen.

I. Entwicklung vor 1933/34.

Die Betriebseinnahmen der Italienischen Staatsbahnen waren von der Gründung des Unternehmens im Jahre 1905 bis zum Geschäftsjahr 1928/29 ständig gestiegen. Die Ausgaben folgten den Einnahmen bis zum Ende des Weltkrieges in einem Abstande, der alljährlich geringe Überschüsse gestattete. Nach dem Weltkriege stiegen die Ausgaben bis zur Machtergreifung durch den Faschismus so stark, daß trotz der erhöhten Einnahmen jährlich Fehlbeträge entstanden. Durch die Maßnahmen der faschistischen Regierung gelang es zunächst, die Ausgaben unter die Einnahmen herunterzudrücken. Vom Jahre 1929/30 ab gingen jedoch die Einnahmen in einer so katastrophalen Weise zurück, daß die Ausgaben ihnen nicht mehr angepaßt werden konnten. Von 1929/30 bis 1933/34 sind die Einnahmen um nicht weniger als 40 % gesunken, die Ausgaben konnten nur um 30 % verringert werden.

II. Entwicklung 1933/34 bis 1935/36.

Im Jahre 1933/34 fielen die Einnahmen weiter um 197 Millionen Lire (hiervon die Verkehrseinnahmen um 8,01 %), die Ausgaben stiegen trotz Verringerung der Personalbezüge und des Personalstandes um 6 Millionen Lire, namentlich infolge der stärkeren Belastung durch den Zinsen- und Tilgungsdienst anläßlich der Erweiterung des elektrischen Netzes. Der Fehlbetrag belief sich in diesem Jahre auf 806 Millionen Lire.

Im Jahre 1934/35 gingen die Einnahmen weiter um 129 Millionen Lire zurück (hiervon die Verkehrseinnahmen um 4,76 %). Die Ausgaben konnten unter anderem wegen der großen Aufwendungen für die Beseitigung der unbewachten Bahnübergänge nur um 96 Millionen Lire gesenkt werden. Der Fehlbetrag stieg in diesem Jahre auf 840,3 Millionen Lire.

Im Jahre 1935/36 konnten durch den starken Verkehrsaufschwung und die Erhöhung der Gütertarife die Verkehrseinnahmen um 20,65 %, die Gesamteinnahmen um 520 Millionen Lire gesteigert werden. Die

Ausgaben wurden einerseits durch größere Aufwendungen für die Verbesserung der Bahnanlagen und für die Erneuerung des Fahrzeugparks erhöht, anderseits durch einen Beitrag der allgemeinen Finanzverwaltung zu den Pensionslasten in Höhe von 125 Millionen Lire verringert. Insgesamt ergab sich eine Ausgabensteigerung von 30 Millionen Lire. Der Fehlbetrag verringerte sich in diesem Jahre auf 350 Millionen Lire (während im ursprünglichen Haushaltsplan noch ein Fehlbetrag von 900 Millionen Lire vorgesehen war).

Die Fehlbeträge wurden in der Hauptsache von der allgemeinen Finanzverwaltung gedeckt.

III. Betriebszahlen.

1933/34: 106,09
1934/35: 106,67
1935/36: 90,23

IV. Anlagekapital.

Das Anlagekapital betrug 1933/34: 23 282 Millionen Lire
1934/35: 23 418 „ „
1935/36: 23 441 „ „

Gegenüber 1932/33 war der Wert der Anlagen 1933/34 um 1497 Millionen Lire gestiegen, woran der Bau der direkten Linie Bologna —Florenz mit 1122 Millionen Lire beteiligt war. Im übrigen stand der Erhöhung des Bahn-Anlagekapitals in den Jahren 1934/35 und 1935/36 eine nicht unerhebliche Verminderung des Wertes der Fahrzeuge gegenüber.

V. Schulden.

Unter den Schulden sind hervorzuheben:

1. Eine Schuld an die allgemeine Finanzverwaltung von rund 9978 Millionen Lire, die nach Tilgungen in Höhe von rund 1251 Millionen Lire am Ende des Geschäftsjahres 1935/36 noch rund 8726 Millionen Lire betrug.

2. Ein Kredit von 1200 Millionen Lire, der 1933/34 für die Elektrisierungsarbeiten bei einem Konsortium aufgenommen wurde und Ende 1935/36 noch 1111,19 Millionen Lire betrug.

3. Noch nicht getilgte Darlehen für die Erbauung von Gefolgschaftshäusern in Höhe von rund 327 Millionen Lire.

D. Personal.

I. Personalstand.

Nachdem schon in den Geschäftsjahren 1930/31 bis 1932/33 rund 22 000 Angestellte abgebaut worden waren, konnten in den folgenden Jahren keine großen Personaleinsparungen mehr erzielt werden. Trotzdem und ungeachtet des erhöhten Personalbedarfs für die Durchführung des Elektrisierungsprogramms und für den Triebwagendienst usw. gelang es aber doch, das Personal 1933/34 um weitere 2811, im Jahre 1934/35 um 1387 und 1935/36 um 1139 Köpfe zu verringern.

Der durchschnittliche Personalstand betrug:

	auf 1 km Betriebslänge	auf 1 Million Achskm
1933/34 . . .	7,81	27,17
1934/35 . . .	7,65	26,91
1935/36 . . .	7,63	26,04

II. Personalkosten.

Der Besoldungsaufwand betrug

1933/34: 1624 Millionen Lire, d. i. 47 Millionen Lire weniger als im Vorjahr,
1934/35: 1501 Millionen Lire, d. i. 123 Millionen Lire weniger als im Vorjahr,
1935/36: 1492 Millionen Lire, d. i. 8 Millionen Lire weniger als im Vorjahr.

Die Verringerung des Besoldungsaufwandes ist zum Teil auf die Kürzung des Personalstandes, zum Teil auf die Herabsetzung der Bezüge nach dem Gesetz vom 14. Juni 1934 zurückzuführen. Die jährliche Gesamtminderung der Bezüge durch dieses Gesetz wird auf 130 Millionen Lire geschätzt, ihr steht allerdings 1935/36 eine Verbesserung der Laufbahnen gegenüber.

III. Ruhegehaltsempfänger.

Die Zahl der Ruhegehaltsempfänger einschließlich Witwen und Waisen stieg von 100 222 auf 102 853. Die Ausgaben des Pensionsfonds erhöhten sich von rund 547 auf rund 562 Millionen Lire. Die Beiträge der Eisenbahnverwaltung fielen aber von rund 386 auf rund 303 Millionen Lire, weil die allgemeine Finanzverwaltung 1935/36 einen Zuschuß von 125 Millionen Lire zum Pensionsfonds leistete. Das Vermögen des Pensionsfonds betrug Ende 1935/36 rund 1182 Millionen Lire.

IV. Wohlfahrtspflege.

Außer den Beiträgen zum Pensionsfonds und zum Fürsorgefonds sind hervorzuheben:

1. Jährliche Aufwendungen für Gefolgschaftshäuser, deren Gesamtbetrag sich bis jetzt auf rund 348 Millionen Lire beläuft.

Hierdurch konnten im ganzen 12 714 Wohnungen zur Verfügung gestellt werden.

2. Darlehen an Eisenbahner-Baugenossenschaften, deren Höhe Ende 1935/36 rund 521 Millionen Lire betrug. Hierdurch wurden 4718 Wohnungen geschaffen.
3. Darlehen an das Personal auf 5—10 Jahre in Höhe von rund 67—89 Millionen Lire jährlich.
4. Unterstützung der Freizeiteinrichtung (Dopolavoro), deren Mitgliederzahl Ende 1935/36 an 271 Orten 134 784 betrug. Ihre Tätigkeit erstreckte sich unter anderem auf die Förderung von Kindergärten, Aufenthaltsräumen für Kinder außerhalb der Schulzeit, Speiseräumen, von Gartenbau, Landwirtschaft, Kleintierzucht, Seidenbau, von Näh-, Koch- und Musikunterricht, von Sport und Erholung aller Art, gemeinschaftlichem Rundfunkempfang, von Wanderbüchereien, Filmverleih u. dgl.

E. Bauwesen.

I. Entwicklung der Bahnlängen.

Die Betriebslänge der normalspurigen Linien ist von 16 154 auf 16 294 km gestiegen. Die Betriebslänge wurde durch die Eröffnung verschiedener Linien vergrößert, unter anderem eines Teiles der direkten Linie Bologna—Florenz um 80 km. Verringert wurde sie durch die Abtretung von 84 km an die private Süd-Ostbahn und durch Stilllegung von 2 Linien mit 12 und 21 km, die teilweise durch Kraftwagen ersetzt wurden. Die Länge der schmalspurigen Linien ist von 776 auf 595 km gefallen infolge Abtretung einer Linie mit 59 km und Stilllegung einer Linie mit 122 km.

II. Bautätigkeit.

Neben der Erweiterung und Verbesserung von Bahnhöfen, Brücken, Werkstätten, Signalanlagen usw. sind namentlich die Elektrisierungsarbeiten hervorzuheben. In das erste Elektrisierungsprogramm sind rund 9000 km Linien aufgenommen worden, auf denen rund 75 % des Gesamtverkehrs bedient werden. Ein erheblicher Teil des Programms ist im Berichtszeitraum durchgeführt worden. Ende 1935/36 waren 654 km im Umbau für den elektrischen Betrieb, darunter die Linie Salerno—Reggio Calabria mit 419 km. Für die Elektrisierung waren in Vorbereitung 1054 km, darunter die Linien Rom—Livorno und Ancona—Bologna—Mailand.

III. Bahnunterhaltung.

Die Bahnunterhaltung wurde in immer größerem Umfange Privatunternehmern übertragen (1933/34 auf 8419 km, 1935/36 auf 10 209 km).

Die schienengleichen Bahnübergänge sollen nunmehr grundsätzlich — von geringfügigen Ausnahmen abgesehen — mit Schranken oder Drehkreuzen versehen werden. So waren Ende 1933/34 von 19 020 schienengleichen Übergängen noch 7045, Ende 1935/36 von 18 192 nurmehr 950 nicht durch Schranken u. dgl. geschützt.

IV. Stoffverbrauch.

Infolge der zunehmenden Elektrisierung ging der Kohlenverbrauch immer mehr zurück. Durch den elektrischen Betrieb wurden 1935/36 rund 1 041 000 t Kohlen gespart. Hierdurch verringerten sich die Kosten für Brennstoffe von rund 197,5 auf rund 177,4 Millionen Lire. Dafür stiegen die Ausgaben für elektrischen Strom von rund 72,8 auf rund 99,91 Millionen Lire.

F. Fahrzeuge.

1. Infolge der Elektrisierung wurde der Bestand an Dampflokomotiven von 5075 auf 4837 vermindert, dagegen die Zahl der elektrischen Lokomotiven von 967 auf 1177 erhöht. Besonders stark wurden die Motortriebwagen vermehrt (von 77 auf 189).

Eine weitere erhebliche Vermehrung der elektrischen Lokomotiven und Triebwagen ist beabsichtigt: Ende 1935/36 waren 100 elektrische Lokomotiven, 30 elektrische Triebwagen und 192 Motortriebwagen im Bau.

Der im Jahre 1933/34 fortdauernde Verkehrsrückgang veranlaßte eine erhebliche Minderung des Bestandes an Personenwagen (von 7681 auf 7176) und an Güterwagen (von 133 791 auf 127 410).

2. Der Prozentsatz der in Reparatur befindlichen Dampflokomotiven stieg von 8,9 auf 12,4, da das Reparaturprogramm für diese Lokomotiven wegen der Ausdehnung des elektrischen Betriebs gekürzt werden konnte. Der Prozentsatz fiel bei den elektrischen Lokomotiven von 9,8 auf 8,3.

3. Die durchschnittliche Laufzeit zwischen zwei Hauptuntersuchungen konnte infolge von Verbesserungen bei der Instandsetzung und bei der Unterhaltung verlängert werden, nämlich bei den Dampflokomotiven von 82 851 auf 93 985 km, bei den elektrischen Lokomotiven von 76 574 auf 89 620 km, bei den Triebwagen von 137 052 auf 195 444 km.

4. Durch die Anschaffung zahlreicher neuer elektrischer Lokomotiven und Triebwagen, die Verringerung des Bestandes an Dampflokomotiven und Wagen, ferner durch die Herabsetzung der Löhne und Preise konnten die Kosten der Unterhaltung der Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr vermindert werden:

1933/34	um	rund	29	Millionen	Lire
1934/35	„	„	32	„	„
1935/36	„	„	13	„	„

G. Organisation.

In der Organisation der Italienischen Staatsbahnen sind nennenswerte Änderungen nicht zu verzeichnen.

Immer mehr Angehörige der Eisenbahnen traten der faschistischen Eisenbahnmiliz bei, Ende 1935/36 gehörten ihr 22 475 Eisenbahner an. Durch die Tätigkeit dieser Organisation konnten Diebstähle und Beschädigungen mehr und mehr verhindert werden. Während die Staatsbahnen hierfür im Jahre 1922 noch rund 62,542 Millionen Lire zu erstatten hatten, mußten sie im Jahre 1935/36 dafür nur mehr rund 0,254 Millionen Lire aufwenden. *Dr. Sauter.*

Die Petroleumindustrie und die Beförderung ihrer Erzeugnisse in Rumänien.

Von

Dipl.-Ingenieur **Ion Miclescu** in Bukarest,
Direktor der Kommerziellen Abteilung der Rumänischen Eisenbahnen.

Wenn mit Recht unseren Eisenbahnen nachgerühmt wird, daß die Entwicklung der rumänischen Petroleumindustrie in den letzten Jahren nur durch das beharrliche Hand-in-Hand-Arbeiten der Bahn mit der Industrie, welches letzterer die rechtzeitige Abbeförderung und damit den planmäßigen Absatz ihrer Erzeugnisse sicherte, ermöglicht worden ist, so ist es nichtsdestoweniger nicht zu leugnen, daß auch die Eisenbahnen ihrerseits aus der Beförderung der Petroleumsendungen erhebliche Einnahmen gezogen haben, und zwar gerade in einer Zeit, in der die Eisenbahnen auf diese Eingänge sehr angewiesen waren.

Im Gegensatz nicht nur zu den anderen europäischen Ländern, sondern sogar auch zu den anderen Weltteilen ist unser Eisenbahnverkehr seit dem Kriege fortwährend, nur durch belanglose Rückschläge unterbrochen, gestiegen und zwar von 2,4 Millionen t/km in 1923 auf 4,5 Millionen t/km in 1936. Die Einzelheiten des Anstiegs zeigt nachstehende Tafel.

	Tonnen/km		Tonnen/km
1913	1 490 630	1930	3 542 161
1923	2 476 697	1931	3 436 904
1924	3 288 677	1932	3 756 649
1925	3 060 946	1933	3 494 554
1926	3 437 058	1934	4 147 433
1927	3 544 108	1935	4 315 347
1928	3 174 595	1936	4 572 077
1929	3 398 918		

Diese 80 % überschreitende Verkehrszunahme, die auch in einer Zeit so großen wirtschaftlichen Rückschlags, wie zwischen 1929 und 1935, nicht ernstlich unterbrochen worden ist, ist nur der Petroleumindustrie zu verdanken. — Während der Verkehr der anderen durch die Eisenbahn beförderten Güter abgenommen hat, ist der Transport des Petroleums und seiner Erzeugnisse in fortwährendem Wachsen begriffen. Während im Jahre 1913 die Eisenbahnen (in Kleinrumänien) 2 417 532 Tonnen Getreide, gegenüber einem Gesamterzeugnisse des Landes von 7 021 316 Tonnen, befördert haben, wurden im Jahre 1936 bei einer doppelt so hohen Erzeugung, nämlich 14 926 991 Tonnen Getreide, von der Eisenbahn nur 2 633 000 Tonnen befördert. — Dagegen haben an Petroleum und Petroleumerzeugnissen die Eisenbahnen im Jahre 1913 nur 1 638 287 Tonnen befördert, während im Jahre 1936 6 667 494 Tonnen befördert wurden. — Im Jahre 1913 bildeten die Getreidesendungen 30,88 % des Gesamtverkehrs der rumänischen Eisenbahnen, während das Petroleum nur 18,36 % zum Gesamtverkehr beitrug. Im Jahre 1936 dagegen bildeten die Getreidesendungen nur noch 9,12 %, während die Petroleumerzeugnisse nunmehr 31,35 % des Gesamtverkehrs ausmachten. Im nachstehenden Bild 1 finden alle diese Zahlen klaren Ausdruck.

Bei den Einnahmen der C.F.R. aus dem Getreide- und dem Petroleumverkehr den gleichen Vergleich für die Jahre 1913 und 1936 durchzuführen, zwingt angesichts der münz- und zahlungsmäßigen Verschiedenheit zwischen Goldlei und Papierlei zu besonderen Vorbehalten. Immerhin sind die Schlüsse aus der nachfolgenden Tafel in die Augen springend:

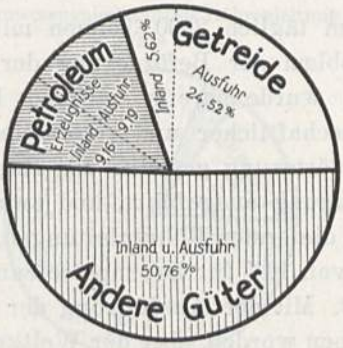
Art der Erzeugnisse	1913 (Gold-Lei)	1936 (Papier-Lei)
1. Petroleumerzeugnisse	8 799 653	2 330 724 540
2. Getreide	17 752 061	653 294 129
3. Andere Güter	37 636 815	3 917 389 900
Gesamteinnahme	64 188 529	6 901 408 569

Während im Jahre 1913 die Eisenbahnen für die Getreidesendungen 17,7 Millionen Goldlei gegenüber 8,7 Millionen Goldlei für Petroleumerzeugnisse eingenommen haben, wurden im Jahre 1936 für Petroleumerzeugnisse 2,3 Milliarden Lei (Papier) und nur 649 Millionen Lei für Getreidesendungen erzielt.

Ebenso wie für die allgemeine Wirtschaft des Landes, hat eben auch für die Eisenbahnen den ersten Platz, welcher vor dem Kriege von den Getreideerzeugnissen besetzt war, heute das Petroleum übernommen.

Mit Rücksicht darauf, daß mehr als 80 % der Petroleumerzeugnisse für die Ausfuhr, und zwar größtenteils über Constanţa bestimmt waren und ein großer Teil auch des Getreide- und Holzausfuhrverkehrs — aus Gründen, deren Erwägung nicht hierher gehört — von Galaţi und Brăila nach Constanţa verlegt wurde, die für Constanţa in Frage kommenden Zufahrtsstrecken bis Fetesţi und über die Donaubrücke aber ein-

Anteilverhältnis der Einnahmen im Jahre 1913.



Anteilverhältnis der Einnahmen im Jahre 1936.

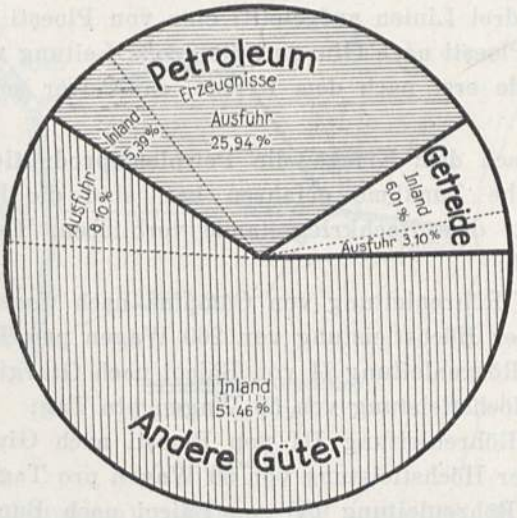


Bild 1.

gleisig sind und ihre Verdoppelung zur Zeit unmöglich war, ergibt sich als notwendige Folge dieser großen Zunahme des Verkehrs, daß die ursprüngliche normale Beförderungs- und Fassungskraft dieser Strecken weit überschritten worden ist. Da die Anzahl der Züge nicht mehr erhöht werden konnte, erübrigte nur, die Beförderungsleistung des einzelnen Zuges zu erhöhen; die Streckenlänge der Stationen zwischen

Câmpina und Constanţa wurde, um die Kreuzungen zu ermöglichen, verlängert, und auf der Donaubrücke, die eingleisig und 15 km lang ist, wurde ein automatischer Block mit elektrischem Betriebe eingebaut, um eine rasche Abwicklung der Zugfolge auf der Brücke, unter Beibehaltung der Sicherheit der Beförderung, zu ermöglichen. Die getroffenen Maßnahmen ermöglichen heute in ihrer Gesamtheit die tägliche Beförderung von 38 Zügen, wovon 20 Züge zu je 75 Kesselwagen mit Petroleumerzeugnissen sind.

Außerdem werden täglich 2500 Tonnen mit den Röhrenleitungen abbefördert. Das Problem der Beförderung der Petroleumerzeugnisse mittels Rohrleitungen wurde bereits vor dem Kriege gleich bei dem ersten Beginn wissenschaftlicher und rationeller Ausbeutung unserer Petroleumlager zur Erörterung gestellt. Mit Rücksicht darauf, daß der größte Teil der Erzeugung ausgeführt, und zwar seewärts ausgeführt werden sollte, wurden die ersten Röhrenleitungen, und zwar eine von 5 ″ für Motoröl und eine von 10 ″ für Brennpetroleum, von Câmpina-Ploeşti nach Constanţa gelegt. Mit der Ausführung der Arbeiten ist im Laufe des Jahres 1913 begonnen worden, aber der Weltkrieg hat sie unvollendet betroffen; während der Besetzung durch die Mittelmächte wurde die 5 ″-Leitung in drei Linien aufgeteilt: eine von Ploeşti nach Bucureşti und zwei von Ploeşti nach Giurgiu; die große Leitung von Băicoi nach Constanţa wurde erst nach dem Kriege, dann aber sofort in Betrieb gesetzt.

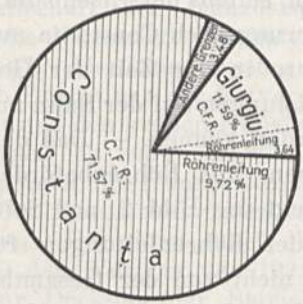
Obwohl nach dem Kriege die Petroleumproduktion seither eine außergewöhnliche Zunahme erfahren hat, sind die Röhrenleitungen unverändert auf dem Nachkriegsstande verblieben. Es befinden sich heute in Betrieb:

1. die 10 ″-Röhrenleitung von Câmpina nach Constanţa (310 km) mit einer Höchstleistung von 260 Wagen pro Tag;
2. die 5 ″-Röhrenleitung II von Băicoi nach Giurgiu (143 km) mit einer Höchstleistung von 50 Wagen pro Tag;
3. die 5 ″-Röhrenleitung III von Ploeşti nach Giurgiu (125 km) mit einer Höchstleistung von 50 Wagen pro Tag;
4. die 5 ″-Röhrenleitung IV von Băicoi nach Bucureşti (76 km) mit einer Höchstleistung von 70 Wagen pro Tag.

Während die Produktion des Rohpetroleums von 1 885 619 Tonnen in 1913 auf 8 704 000 Tonnen in 1936 gestiegen ist, ist die Ausfuhr über Constanţa für Benzin von 169 000 Tonnen in 1913 auf 1 711 000 Tonnen in 1936, für Brennpetroleum von 400 000 Tonnen in 1913 auf 927 000 Tonnen in 1936, für Gasöl von 325 000 Tonnen in 1913 auf 1 100 000 Tonnen in 1936 gestiegen.

Allgemeine Ausführungen über die Vorteile der Beförderung von Flüssigkeiten, insbesondere von Petroleum in Rohrleitungen gegenüber der Beförderung mit der Bahn oder mit anderen Beförderungsmitteln dürften sich, insbesondere wenn es sich um Massensendungen wie diejenigen unserer Petroleumindustrie nach Constanţa handelt, erübrigen. Der Hinweis genügt, daß die Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1931 176 656 km Röhrenleitung (wovon 90 861 km Hauptleitungen und

Ausfuhr der Petroleumerzeugnisse mittels Röhrenleitung und Eisenbahnen im Jahre 1936.



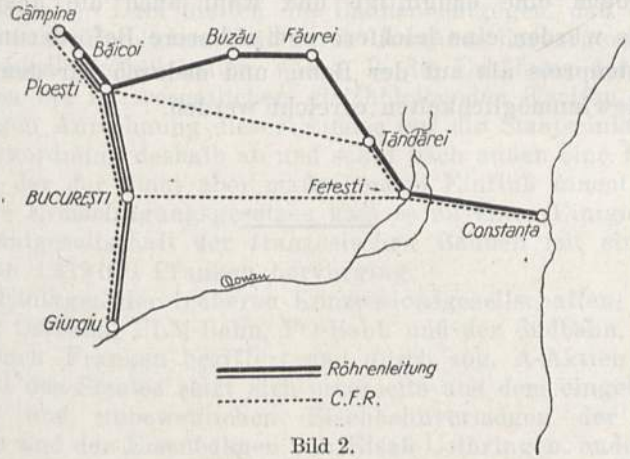


Bild 2.

85 705 km Nebenleitungen) besaßen und außerdem 95 500 km Gasleitungen.

Durch Röhrenleitung wurden in den Vereinigten Staaten im Jahre 1929 140,4 Millionen Tonnen Petroleumerzeugnisse versandt, während per Bahn nur 42,5 Millionen Tonnen befördert wurden.

Zu diesen Gründen tritt noch die verschiedene Höhe der Kosten, die bei der Bahn auf 0,4791 Lei pro t/km Beförderung gegenüber nur 0,1122 Lei pro t/km bei Röhrenleitung (die Abhängigkeiten von den Ver-

kehrsstärken außer acht gelassen) sich stellen. Diese Tatsachen, verbunden mit der Möglichkeit einer raschen Amortisation neuer Röhrenleitungen, sprechen der Röhrenleitung so große Vorteile zu, daß man bei uns gar nicht genug für den Bau neuer Röhrenleitungen, insbesondere für Constanţa vorbringen zu können glaubt, um damit die Abbeförderung der gesamten Mengen an Petroleumerzeugnissen unter besseren technischen und wirtschaftlichen Bedingungen, als der Bahntransport sie bieten kann, zu sichern.

Das Problem bleibt in diesem Sinne um so mehr weiterhin offen, als auch die geschilderten, seitens der Eisenbahn getroffenen Maßnahmen das Problem der Beförderung nach Constanţa nur teilweise gelöst haben insofern, als insbesondere in der Zeit der Getreideausfuhr die planmäßigen Beförderungsleistungen auf der Bahn nur mit großen Schwierigkeiten durchgeführt werden können. — Das derzeitige Verteilungsverhältnis zwischen Schienen- und Röhrenbeförderung, ebenso wie das geographische Schema legt das Bild 2 auf Seite 175 dar.

Die Schaffung neuer Röhrenleitungen für Benzin und Motoröl, welche die Bahn, wenn nicht von der Gesamtheit, so doch wenigstens von der Mehrzahl der Petroleumtransporte befreien würde, wäre für unser Problem eine endgültige und wohl auch die ansprechendste Lösung. Es würden eine leichtere und sicherere Beförderung mit billigerem Kostenpreis als auf der Bahn, und dadurch für den Staat vergrößerte Gewinnmöglichkeiten erreicht werden.

Kleine Mitteilungen.

Die Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen. Am 1. Januar 1938 nimmt die Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen ihren Betrieb auf. Als Gründungstag ist der 1. September 1937 festgelegt, ein Tag nach Erscheinen der Notverordnung[1], die die zwischen dem französischen Staat und den großen französischen Bahnen getroffene Vereinbarung genehmigte. Es waren schwierige Verhandlungen nötig, um die starken Bestrebungen, die französischen Eisenbahnen vollständig zu verstaatlichen, mit den finanziellen Interessen der fünf Privatgesellschaften zu vereinbaren. Der Staat warf die hohen Summen in die Waagschale, die er seit dem Vertrag von 1921, namentlich aber in den letzten drei Jahren zur Deckung der Betriebsverluste gezahlt hatte. (Der Verlust betrug im Jahre 1936 4,2 Milliarden Franken, d. s. 41 % der Einnahmen.) Dem hielten die Bahnen entgegen, daß die Verlustwirtschaft zum erheblichen Teil durch Umstände hervorgerufen sei, auf die sie keinen Einfluß hatten, wie z. B. die Erhöhung der Preise und Soziallasten bei im wesentlichen gleichbleibenden Tarifen. Von einer vollständigen Anrechnung dieser Summe auf die Staatseinlage sah man bei der Neuordnung deshalb ab und schuf nach außen eine Privatgesellschaft, an der der Staat aber maßgebenden Einfluß nimmt. Kurz vor Ablauf des Ermächtigungsgesetzes kam es zu einer Einigung, aus der die Nationalgesellschaft der französischen Bahnen mit einem Aktienkapital von 1 419 000 Franken hervorging.

Die Einlagen der früheren Konzessionsgesellschaften, nämlich der Nordbahn, Ostbahn, PLM-Bahn, PO-Bahn und der Südbahn, wurden mit 695 Millionen Franken beziffert und durch sog. A-Aktien abgegolten. Der Anteil des Staates setzt sich einerseits aus dem eingebrachten beweglichen und unbeweglichen Eisenbahnvermögen der ehemaligen Staatsbahn und der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen, andererseits aus den genannten Forderungen zusammen. Diese wurden so bemessen, daß der Gesamtanteil des Staates an der neugegründeten Gesellschaft mit 723 900 000 Franken 51 % beträgt. Der Gegenwert besteht in unveräußerlichen Namensaktien (sog. B-Aktien). Nach 45 Jahren, also im Jahre 1982, erlischt die Konzession der Nationalgesellschaft. Bis dahin müssen die A-Aktien vollständig getilgt sein. Damit nun der Gesellschaftsanteil und infolgedessen auch das Stimmrecht in der Generalversammlung sich auf der gleichen Höhe hält, treten an Stelle der getilgten Aktien Genußscheine (sog. J-Aktien).

[1] Abgedruckt S. 197 ff.

Die A- und J-Aktien bleiben bis zum 31. Dezember 1955, dem Durchschnittsdatum des Erlöschens der Konzessionen, auf einem Sonderkonto gesperrt. Die alten Konzessionsgesellschaften bestehen solange weiter. Mit den ihnen von der Nationalgesellschaft zur Verfügung gestellten Geldern bezahlen sie jährlich rund 88 Millionen Vorzugsdividende, tilgen ihre Aktien — von denen schon rund 44 % getilgt waren — nach dem alten Tilgungsplan und versehen den Anleihedienst für ihre Anleihen. So haben die Aktionäre mit der Nationalgesellschaft keine unmittelbare Berührung. Mit Genehmigung des Ministers können allerdings von dem jährlichen Reingewinn der Nationalgesellschaft schon vor der Auflösung des Sperrkontos bis zu 20 % zur Verteilung freigegeben werden.

Die leitenden Organe der Gesellschaft sind:

1. die Generalversammlung der Aktionäre, die einmal im Jahre zur Beschlußfassung über die Jahresrechnung zusammentritt;
2. der Verwaltungsrat, bestehend aus 33 Mitgliedern; das sind außer je zwölf Vertretern des Staates und der Konzessionsgesellschaften drei hohe Beamte (unter ihnen der Gouverneur der Bank von Frankreich), ferner zwei verdiente Persönlichkeiten aus dem Eisenbahnwesen und vier Personalvertreter. Bemerkenswert ist, daß die Verwaltungsratsmitglieder mit diesem Posten die Mitgliedschaft im Senat oder der Kammer nicht vereinbaren dürfen. Zum Präsidenten des Verwaltungsrats wurde der ehemalige Präsident des französischen Rechnungshofes M. Guinand, als Vizepräsident M. Grimpret ernannt.
3. Der Direktionsausschuß. Er bildet unter dem Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrats dessen engeren Ausschuß, in dem die Gründer der Gesellschaft mit acht Mitgliedern vertreten sind. Für den Minister der Öffentlichen Arbeiten hat der Generaldirektor der Abteilung für Eisenbahnen und Beförderungswesen im Ministerium jederzeit Zutritt.
4. Die eigentliche Leitung der Gesellschaft liegt bei dem Generaldirektor, als der der frühere Generaldirektor der Nordbahn Le Besnerais ernannt ist. Ihm steht als stellvertretender Generaldirektor M. Surleau von den ehemaligen elsaß-lothringischen Eisenbahnen zur Seite, neben einem Generalsekretär (M. Philippi). Alle leitenden Posten werden vom Verwaltungsrat ernannt.

Soweit die Vereinbarung vom 30. August. Inzwischen sind folgende weiteren organisatorischen Maßnahmen getroffen worden. Die Generaldirektion zerfällt — abgesehen von dem Generalsekretariat — in acht Abteilungen, und zwar:

1. die Betriebsabteilung (service du mouvement) Direktor Goursat (ehem. Nordbahn),
2. die Maschinenabteilung (service du matériel) Direktor Jean Levy (ehem. Staatsbahn),
3. die Bauabteilung (installations fixes) Direktor Porchez (ehem. Staatsbahn).

4. die Rationalisierungsabteilung (organisation technique) Direktor Dumas (ehem. Nordbahn),
5. die Verkehrsabteilung (service commercial) Direktor Boyaux (ehem. PLM-Bahn),
6. die Beschaffungsabteilung (approvisionnements et commandes) Direktor Leclerc du Sablon (ehem. Südbahn),
7. die Personalabteilung (service du personnel) Direktor Barth (ehem. Ostbahn),
8. die Finanzabteilung (service financier) Direktor Brochu (ehem. PLM-Bahn).

Da die Neuorganisation nur langsam fortschreiten kann, hat man von tiefgreifenden Änderungen im regionalen Aufbau abgesehen und vorerst den Sitz der Bezirksdirektionen in Paris bestehen lassen. Deren Umfang entspricht im wesentlichen dem der früheren Bahnnetze, wobei die Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen in der Ostdirektion und die Südbahn in der Südwestdirektion zusammen mit den entsprechenden Netzen, die Paris berührten, aufgehen. Die fünf Bezirksdirektionen sind: Norddirektion (Bez.-Dir. M. Cambournac), Westdirektion (Bez.-Dir. Legoux), Ostdirektion (Bez.-Dir. Renard), Südostdirektion (Bez.-Dir. Jourdain) und Südwestdirektion (Bez.-Dir. Epinay).

Jedem Bezirksdirektor steht als Leiter des Kabinetts ein Chefingenieur zur Seite; dem Kabinett gehören sonst der Leiter der Verwaltungsabteilung und zwei Hauptingenieure an. Im übrigen werden drei Abteilungen gebildet, die von je einem Chefingenieur geleitet werden, und zwar 1. die Betriebsabteilung (exploitation), 2. die Maschinenabteilung (matériel et traction) und 3. die Bauabteilung (voies et bâtiments).

Für den künftigen Betrieb der Gesellschaft sind eingehende Vorschriften geschaffen, damit unter allen Umständen das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben erreicht und aufrechterhalten wird. Man hat dafür eine Zeit von fünf Jahren vorgesehen, so daß vom Jahre 1943 ab etwaige Überschüsse verteilt werden können. Soweit der Ausgleich nicht durch Einsparungen erreicht werden kann, müssen die Tarife erhöht werden. Da ein solcher Schritt erfahrungsgemäß, selbst wenn er unbedingt notwendig ist, vom Parlament nur sehr zögernd bewilligt, oft sogar abgelehnt wird, sind folgende Vorbeugungsmaßnahmen getroffen:

Zunächst ist der Verwaltungsrat unter bestimmten Umständen, z. B. bei mehr als 5proz. Erhöhung der Ausgaben oder entsprechender Verminderung der Einnahmen gegenüber dem Voranschlag, verpflichtet, eine Anpassung der Tarife vorzuschlagen. Dieser Vorschlag wird mit dem Gutachten des Obersten Verkehrsrates, einer halbparlamentarischen Körperschaft von 81 Mitgliedern, dem Minister für Öffentliche Arbeiten vorgelegt. Nunmehr ist der Ablauf zwangsmäßig. Will der Minister Einspruch gegen die Vorlage einlegen, so muß er dies binnen einem Monat nach deren Eingang tun, sonst tritt die Tariferhöhung in Kraft. Der Einspruch muß außerdem zum Ausgleich des Einnahmeausfalls von einer entsprechenden Kreditvorlage an die Kammer begleitet sein. Des-

halb soll der Finanzminister beteiligt werden. Die Kammer wiederum muß binnen zwei Monaten den Staatszuschuß bewilligen, widrigenfalls die Tariferhöhung trotz des Einspruchs wirksam wird. In der gleichen Weise ist eine geforderte Tarifermäßigung an entsprechende Zuschüsse des Staates gebunden.

Eine Einnahme von rund 500 Millionen wird aus der Beseitigung des Sonderrechtes der Postverwaltung auf freie Beförderung der Briefe usw. erwartet. Hat man sich bis zum 1. Januar 1939 nicht über eine Abfindung der Eisenbahn geeinigt, so muß die Post den normalen Tarif zahlen.

Des weiteren enthält die Grundvereinbarung zwischen Staat und Konzessionsgesellschaften verschiedene Finanzbestimmungen über die Anlegung eines Erneuerungsfonds und nach dessen Auffüllung die Bildung eines Reservefonds; sonstige Überschüsse werden an den Staat gezahlt, um dessen Forderungen, soweit sie nicht durch die Aktienhingabe abgegolten sind, zu tilgen. Der Staat muß auch bei einem etwaigen Verlust durch Zuschüsse einspringen. Der Erneuerungsfonds stellt insofern eine Besonderheit dar, als auf diese Weise zum erstenmal bei den französischen Bahnen die Betriebsausgaben wenigstens teilweise für Anlagezuwachs herangezogen werden; im übrigen kann der Minister die Aufnahme von Anleihen zur Deckung der Erneuerungskosten genehmigen; bis 1943 dürfen noch die alten Konzessionsgesellschaften herangezogen werden. — Weitere Vorschriften behandeln den Zinsendienst für die alten Anleihen der einzelnen Gesellschaften.

Das Personal der alten Bahnen wird mit dem Stand vom 31. Dezember 1937 von der Nationalgesellschaft übernommen. Dabei mögen zahlreiche Versetzungen, die bisher in Frankreich, wenigstens für die rund 980 höheren Beamten, verhältnismäßig selten waren, unumgänglich sein, sonst würde die erwartete Verwaltungsvereinfachung unwirksam bleiben. Auch in der neuen Gesellschaft ist das System der nach einem bestimmten Schlüssel berechneten Betriebsprämien für das Personal aufrechterhalten. Dieser Ansporn, auf den die Eisenbahner in den letzten Verlustjahren verzichten mußten, soll schon in den Jahren 1938 bis 1943 progressiv wirksam werden, obwohl der Haushalt dann noch nicht ganz ausgeglichen sein wird.

Mit Recht legen die bisher erlassenen Bestimmungen den größten Wert auf die Finanzwirtschaft, weil die Beseitigung des Defizits, das in diesem Jahre bereits fast fünf Milliarden Franken erreichen wird, brennend ist. Die Auswirkungen der Neuorganisation werden sich auf viele Jahre verteilen; namentlich die verwaltungsmäßige Ausgestaltung zu einer einheitlichen Nationalbahn kann nur schrittweise durchgeführt werden. *Verbeek.*

Gleichordnung des Güterverkehrs in England. Nach dem Gesetz über Straßen- und Eisenbahnverkehr von 1933 steht dem englischen Verkehrsminister ein Beirat zur Seite, der sich aus Vertretern des Verkehrs, der Arbeiter und des Handels zusammensetzt und dem Minister Ratschläge und Unterstützung zur Gleichordnung, Verbesserung und Entwicklung des Verkehrs zur Verfügung stellt. Im Juli 1937 hat

der Beirat einen Bericht über gemeinsame Behandlung des gesamten Güterverkehrs auf den Eisenbahnen (Privatbahnen), Straßen, Kanälen und der Küsten-Schiffahrt dem Minister eingereicht, der einschneidende Maßnahmen zur Beseitigung unwirtschaftlichen Wettbewerbs zwischen den einzelnen Verkehrsarten in Vorschlag bringt. Eingehender behandelt sind als wichtigste Verkehrsträger zunächst Straßen und Eisenbahnen. Es war zu diesem Zweck ein besonderer Ausschuß aus Vertretern des Straßen- und Eisenbahnverkehrs mit einem unparteiischen Vorsitzenden gebildet. Die zu erörternden Fragen wurden von den Beteiligten in entgegenkommender Weise behandelt, und ihre Beratungen hatten folgendes Ergebnis:.

1. Im Hinblick darauf, daß eine unnötige Überschneidung des Dienstes und unwirtschaftlicher Wettbewerb vermieden werden, ist es erwünscht, einen möglichst hohen Grad von Gleichordnung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten zu schaffen, damit jede derselben nach dem Gesichtspunkt größten nationalen Vorteils benutzt wird.

2. Zu diesem Zweck sollen dem Handel verschiedene passende Verkehrsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, wobei dafür Sorge zu tragen ist, daß der daraus sich ergebende Wettbewerb gerechten Bedingungen unterworfen ist, also ein Verkehrsträger nicht durch größere Lasten den anderen gegenüber benachteiligt ist.

3. Dem Handel soll es völlig freistehen, diejenige Art des Verkehrs zu wählen, welche er für seine Zwecke als am meisten passend und wirtschaftlich ansieht.

Der Ausschuß verwirft also den Grundsatz, für bestimmte Güter eine bestimmte Verkehrsart vorzuschreiben, was auch der öffentlichen Meinung widersprechen würde. Es sollen jedoch für alle Verkehrsarten öffentliche Tarife festgesetzt werden, die nicht für einzelne Kunden abgeändert werden dürfen. Der Ausschuß sieht es für verfrüht an, einen für alle Verkehrsarten zuständigen Gerichtshof für Tarife zu bilden, hält es jedoch für notwendig, bei Festsetzung der Gebühren die Organisation des Straßenverkehrs, die Lohnfrage und Arbeitsbedingungen zu behandeln. Den den Straßenverkehr ausführenden Unternehmungen soll aufgegeben werden, durch gemeinsame Verhandlungen ein Tarifsystem aufzustellen, wie es in ähnlicher Weise bei den Eisenbahnen bereits besteht. Der Ausschuß ist der Auffassung, daß die Tarife für den Straßenverkehr lediglich diesem angepaßt werden sollen ohne Rücksichtnahme auf andere Verkehrsmittel; die Tarife dürfen auch nicht in zu starre Formen eingezwängt sein, sondern müssen den Zeitverhältnissen leicht angepaßt werden können. Notwendig ist jedoch, daß alle beteiligten Unternehmungen zur Einhaltung desselben verpflichtet sind. Der Ausschuß macht daher folgende Vorschläge:

1. Für die einzelnen Bezirke wird je eine ständige Behörde geschaffen, die aus Vertretern des Straßenverkehrs besteht und die Gebühren innerhalb ihres Bezirks festsetzt. Ihre Befugnisse würden im Verhandlungswege mit dem Verkehrsminister festzusetzen sein. Falls mehrere Verkehrsbezirke in Frage kommen, würden die zuständigen Tarifbehörden gemeinsam beraten.

2. Vom Verkehrsminister sind besondere Tarifbeamte für die einzelnen Bezirke zu bestellen, deren Genehmigung die nach Ziffer 1 festgesetzten Tarife unterliegen; gegebenenfalls würden die Tarifbeamten die Tarife selbst bestimmen. Kommen mehrere Bezirke in Frage, so würden die Tarifbeamten nach gemeinsamer Beratung handeln.

3. Es wird für das ganze Land ein Gerichtshof für Straßentarife eingesetzt, der aus je einem Vertreter der Straßen-Verkehrsunternehmungen und des Handels und einem unparteiischen Vorsitzenden besteht. Der Gerichtshof würde bei Meinungsverschiedenheiten der Bezirksbehörden untereinander und bei Berufungen gegen Verfügungen der Verkehrsbeamten Entscheidung treffen, welche als endgültig angesehen würde. Vor Entscheidung der Bezirksbeamten oder des Gerichtshofes muß dem Handel Gelegenheit gegeben werden, zu dem Gegenstande gehört zu werden.

Um den festgesetzten Tarifen im Straßenverkehr zwingende Kraft zu geben, sollen die Genehmigungen zu Verkehrsunternehmungen von Innehaltung dieser Tarife abhängig gemacht werden. Verstöße hiergegen können mit Entziehung dieser Genehmigung geahndet werden; die Überwachung der Innehaltung der Tarifbestimmungen würde Aufgabe der Tarifbeamten sein. Um die vorgeschlagenen Maßnahmen möglichst bald wirksam zu machen, sind die Eisenbahnen bereit, das ihnen im Straßen- und Eisenbahn-Verkehrs-Gesetz von 1933 gewährte Einspruchsrecht gegen Genehmigung von Straßen-Verkehrsunternehmungen abzumildern bzw. einzuschränken. Nach Ablauf einiger Jahre, wenn das Tarifsystem für den Straßenverkehr voll ausgebaut ist, könnte auch über den Fortfall des Einspruchsrechts verhandelt werden.

Die neuen Tarife sollen durch freiwillige Vereinbarungen zwischen Eisenbahnen und Straßenverkehr mit einer angemessenen Kündigungsfrist festgesetzt werden. Änderungen der Tarife bedürfen der Zustimmung durch die gesetzlich vorgesehenen Behörden (Tarifbeamte, Straßentarif-Gerichtshof, Eisenbahntarif-Gerichtshof).

Der Ausschuß billigt es nicht, bei Festsetzung der Straßentarife den Grundsatz „was der Verkehr tragen kann" oder die Höhe der Selbstkosten zugrunde zu legen. Eine Unterscheidung des Verkehrs auf nahe oder weite Entfernungen fällt fort. Eine Beförderungspflicht für den Straßenverkehr erübrigt sich, wenn die vorerwähnte unterschiedliche Behandlung der Kundschaft verboten ist.

Für Kanalverkehr und Küstenschiffahrt sind ähnliche Übereinkommen in Aussicht genommen. In späterer Zeit könnte vielleicht die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Tarif-Gerichtshofs für den gesamten Verkehr in Frage kommen.

Das im englischen Verkehrswesen führende Fachblatt „Modern Transport" begrüßt in einem Leitartikel lebhaft das vorgeschlagene Übereinkommen und hebt besonders die versöhnende und entgegenkommende Art hervor, in welcher die Verhandlungen von den Vertretern des Eisenbahn- und Straßenverkehrs geführt sind. In Übereinstimmung mit der Auffassung eines früheren englischen Verkehrsministers gibt das Blatt der freiwilligen Einigung den Vorzug vor weiteren gesetzlichen Zwangsmaßnahmen. *Sander.*

Eröffnung der Inlandsbahn (Schweden). Im August dieses Jahres wurde das letzte Stück der schwedischen Inlandsbahn dem Betriebe übergeben und damit dieser große Bahnbau zu Ende geführt. Die Bahn erstreckt sich von Kristinehamn im Süden bis Gällivare im Norden. Es handelt sich um eine 1289 km lange Strecke, die fast parallel zu der nördlichen Stammbahnlinie Stockholm — Krylbo — Ånge — Bräcke — Boden verläuft.

Mit der Fertigstellung der Inlandsbahn, die durch unendliche Waldgebiete Nordschwedens führt und als eine Kulturbahn im wahrsten Sinne des Wortes zu bezeichnen ist, kann die im Jahre 1855 eingeleitete Eisenbahnbauepoche für Schweden als endgültig abgeschlossen betrachtet werden. Schon aus diesem Grunde darf man der Eröffnung dieser Bahn mehr Aufmerksamkeit widmen als sonst einer neuen Bahnlinie schlechthin. Dazu kommt, daß es sich um eine Bahn von beträchtlicher Länge handelt, deren Bau 30 Jahre gedauert hat und deren erste Pläne gerade 40 Jahre zurückliegen.

Das nordschwedische Eisenbahnnetz vervollständigen dann noch drei Querbahnen von der Inlandsbahn zur nördlichen Stammbahn, nämlich die Linien

Forsmo—Hoting,
Storuman—Hällnäs,
Arvidsjaur—Jörn.

Nach den ersten Plänen sollte der südliche Endpunkt nicht in Kristinehamn, sondern in einer Hafenstadt an der Westküste Schwedens liegen, etwa Strömstad. In erster Linie wünschte der Generalstab eine durch das Innere Schwedens führende Eisenbahnlinie von Mittel- nach Nordschweden zur Erleichterung von Truppentransporten und als Etappenlinie zwischen dem Süden und Norden. Wirtschaftskreise hatten ein Interesse an dem Bau des südlichen Teiles in der Hoffnung, daß der Verkehr der westlichen Grenzgegenden, der bisher im Hinterland norwegischer Seehäfen lag, künftig für schwedische Häfen gewonnen werden könnte. Besonders optimistische Kreise glaubten nämlich, den nordschwedischen Erzverkehr von dem norwegischen eisfreien Hafen Narwik und dem im Winter vereisten schwedischen Hafen Luleå nach der Küste Bohusläus lenken zu können. Aber für das Erz würde sich die Fracht ebenso zu teuer gestellt haben wie für das nordschwedische Holz, das zum großen Teil noch heute auf den Flüssen nach den am Bottnischen Meerbusen gelegenen Häfen geflößt wird. Es stellte sich bald heraus, daß die Wirtschaftlichkeit des südlichen Teiles der Inlandsbahn recht zweifelhaft war, so daß man 1911 den Plan des südlichen Teiles fallen ließ. Gewisse Verwirklichung fand er indessen durch den späteren Bau der Dal-Västra Värmlandsbahn, der Åmål-Årjängsbahn und der Eisenbahn Limedsforsen—Särna.

Nachdem die Pläne einer vom Staat gebauten Inlandsbahn von der Westküste Schwedens bis Sveg sich endgültig zerschlagen hatten, kaufte aber der Staat die Privatbahnen Kristinehamn—Mora im Jahre 1916, Mora Noret—Orsa im Jahre 1917 und Orsa—Sveg im Jahre 1918. Zur Erzielung einer unmittelbaren Gleisverbindung zwischen Mora und Orsa baute man eine neue Brücke über den Dalälv in der Nähe von Mora.

Der südliche Endpunkt der Inlandsbahn wurde auf diese Weise Kristinehamn am nördlichen Ufer des Vänersees. Neu zu bauen war daher die 931 km lange Strecke Sveg—Gällivare.

Im Jahre 1907 beschloß der Reichstag als erstes Stück die 115 km lange Strecke Östersund—Ulriksfors. Mit den Arbeiten wurde sofort begonnen. Darauf wurden die Strecken nordwärts nach Vilhelmina im Jahre 1911 und südwärts nach Sveg im Jahre 1912 beschlossen.

Während des Baues der Inlandsbahn erkannte man, daß die Bahn ihren Zweck nur erfüllen würde, wenn man sie mit der nördlichen Stammbahn (Stockholm—Krylbo—Ange—Bräcke—Boden) durch Querbahnen verbinden würde. Man beschloß 1918 daher auch den Bau folgender Querbahnen: Forsmo—Hoting (121 km), Hällnäs—Lycksele—Stensele (169 km) und Jörn—Arvidsjaur (75 km). Die einzelnen Abschnitte der Inlandsbahn wurden in folgenden Jahren eröffnet:

Östersund—Ulriksfors	1912
Ulriksfors—Volgsjön (Vilhelmina)	1918
Sveg—Brunflo	1922
Vilhelmina—Storuman	1923
Sveg—Hede (Seitenlinie)	1924
Forsmo—Hoting (Querbahn)	1925
Jokkmokk—Gällivare	1927
Jörn—Arvidsjaur (Querbahn)	1928
Storuman—Sorsele	1929
Storuman—Hällnäs (Querbahn)	1930
Sorsele—Arvidsjaur	1933
Arvidsjaur—Jokkmokk	1937

Der letzte Abschnitt ist in einem verhältnismäßig langsamen Tempo gebaut worden und kam erst richtig nach Fertigstellung der letzten Querverbindung Storuman—Hällnäs zwischen Inlandsbahn und nördlicher Stammbahn in Gang. Die Führung der Bahn zwischen Sorsele und Jokkmokk liegt weit östlicher, als im Anfang beabsichtigt war. Stellenweise beträgt die Entfernung von der nördlichen Stammbahn nur 50 km. Diese Linienführung ist das Ergebnis eines Kompromisses zwischen den strategischen und wirtschaftlichen Belangen. Wenn die Ansicht der Schwedischen Staatsbahn durchgedrungen wäre, wäre der Bau dieses Stückes der Inlandsbahn überhaupt unterblieben. Denn die Bahn führt auf diesem Abschnitt nur durch unbesiedeltes und kaum entwicklungsfähiges Gebiet. Neben den strategischen Forderungen führten örtliche Wünsche Nordschwedens und arbeitspolitische Gesichtspunkte zur Fertigstellung der Inlandsbahn.

Daß um die Linienführung der gesamten Strecke sich stets heiße Kämpfe entwickelten, braucht kaum hervorgehoben zu werden. Ganz besonders gilt dies von den Querverbindungen. Der grundsätzliche Beschluß der Fertigstellung der Inlandsbahn wurde 1916 gefaßt. Jahr für Jahr bewilligte der Reichstag Mittel für dieses große Werk. Die Kosten stellten sich aber erheblich höher, als man sie einst veranschlagt hatte (30,15 Mio Kr.). Das verzögerte auch die Fertigstellung, die ursprünglich für 1924 in Aussicht genommen war.

Die Kosten für die 931 km lange Strecke Sveg—Gällivare, von denen 916 km neu gebaut sind, da auf dem 15 km langen Abschnitt Brunflo—Östersund eine vorhandene Strecke benutzt wird, haben rund 110 Mio Kr. betragen. Rechnet man die Kosten für den Erwerb der Privatbahnen südlich von Sveg und für die neue Brückenverbindung über den Dalälv — rund 26 Mio Kr. — und die Kosten für die drei Querverbindungen — rund 45 Mio Kr. — dazu, kommt man für die ganze Inlandsbahn mit Querbahnen auf eine Gesamtbausumme von 181 Mio Kr.

Bautechnisch waren keine Schwierigkeiten zu überwinden. Das Gelände ist etwas hügelig, doch kommen Felseinschnitte selten vor. Infolge der nordsüdlichen Richtung der Bahn erforderte die Überquerung der großen Flüsse Nordschwedens mehrere Brückenbauten. Die größte führt über den Luleälf. Sie liegt etwa 40 m über dem Fluß und weist vier Öffnungen auf. Die größte hat eine Spannweite von 57 m.

Für den Reiseverkehr bietet die Bahn viel Abwechslung. In ihrer Nähe liegen die großen Seen Storuman, Storavan, Uddjaur und Hornavan. In unmittelbarer Nähe des Haltepunktes Harsprånget unweit Porjus liegt auch der berühmte Wasserfall Harsprånget im Luleälf. Unter den Querbahnen ist besonders die Linie Forsmo—Hoting zu erwähnen, die durch das an Naturschönheiten reiche Tal des Ångermanälv führt.

In der Längsrichtung ist die Inlandsbahn weder für den Personen- noch für den Güterverkehr von Bedeutung. Ihre Hauptaufgabe ist vielmehr, mit ihren Verbindungsbahnen zur nördlichen Stammbahn, die von ihr berührten Gebiete mit der großen Verkehrsader der Stammbahn zu verknüpfen. Sie dient also hauptsächlich nur örtlichen Bedürfnissen. Der Durchgangsverkehr nach Nordschweden spielt sich nach wie vor auf der technisch und fahrplanmäßig besser ausgestatteten nördlichen Stammbahnlinie ab.

Die Inlandsbahn gehört zu der Gruppe „Kulturbahnen", deren Anlagekapital nicht von der Staatsbahn zu verzinsen ist. Trotz dieser Vergünstigung wird die Unwirtschaftlichkeit solcher verkehrsschwachen Bahnen eine Belastung für die Schwedische Staatsbahn bedeuten.

Paszkowski.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Wegerecht.

Erkenntnis des Preußischen Oberverwaltungsgerichts Charlottenburg vom 24. September 1936 in der Verwaltungsstreitsache der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, vertreten durch die Reichsbahndirektion Br., Klägerin und Revisionsklägerin, gegen die Polizeiverwaltung in S., vertreten durch den Bürgermeister, Beklagte und Revisionsbeklagte. IV. C. 51/34.

Verkehrsmäßige und polizeimäßige Reinigung öffentlicher Wege.

Hat im Planfeststellungsverfahren die Landespolizeibehörde die Herstellung eines bestimmten öffentlichen Weges verlangt oder hat die Eisenbahnbehörde einem dahingehenden Vorschlage der Landespolizeibehörde zugestimmt, so ist damit die Herstellung des Weges Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens geworden, und die daraufhin später vom zuständigen Minister angeordnete Herstellung des Weges ist daher noch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt.

Beim Bahnhof S. führen an einer Stelle, wo früher der öffentliche Fahrweg von K. nach S. die Gleisanlagen überschritt, zwei hintereinander befindliche eiserne Fußgängerbrücken über die Bahngleise. Sie sind vor ungefähr zwei Jahrzehnten von der Bahn errichtet worden, als bei der Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofs sich das Bedürfnis herausgestellt hatte, den ebenerdigen Schienenübergang zu beseitigen. Für dessen Unterhaltung und Reinigung hatte bis dahin die Eisenbahn gesorgt. Ein Teil der beiden Fußgängerbrücken liegt im Stadtbezirk S., der andere liegt auf dem Gebiete der Gemeinde M. Lediglich der erstgenannte Teil ist Gegenstand des Verfahrens.

Nach langen, ergebnislosen Verhandlungen forderte die Polizeiverwaltung in S. durch Verfügung vom 25. Juni 1931 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Reichsbahndirektion Br., als Wegeunterhaltungspflichtige auf, zur Vermeidung der Gefährdung des Publikums „für die erforderliche Reinigung der Fußgängerbrücken zu sorgen, insbesondere für das Bestreuen der Brücken bei Glätte". Als Rechtsmittel wurde auf den Einspruch gemäß § 56 des Zuständigkeitsgesetzes (ZG.) hingewiesen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erhob Einspruch und führte aus, die Verfügung sei nach § 55 ZG. nur dann berechtigt, wenn die Brücken öffentliche Wege seien. Eine Übergabe der Brücken an die Wegepolizeibehörde sei aber unterblieben. Daher seien die Brücken nur Privatwege, und es müsse dem Unterhaltungspflichtigen die Wahl zwischen Reinigung und Sperrung belassen werden.

Die Polizeiverwaltung in S. wies den Einspruch zurück. Die Brücken hätten öffentlichen Charakter, denn bei der Errichtung der Brücken sei der bis dahin öffentliche Fahrweg in einen öffentlichen Fußweg umgewandelt worden. Wenn dieser Wille nicht besonders zum Ausdruck gekommen sei, so genüge es doch, daß aus den Verhandlungen die stillschweigende Übereinstimmung der Beteiligten gefolgert werden könne.

Gegen diesen Beschluß der Polizeiverwaltung erhob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Klage mit dem Antrag, ihn aufzuheben. Unter Hinweis auf die Entstehungsgeschichte der Brücken bestritt sie nach wie vor die Öffentlichkeit des über die Brücken führenden Weges, denn eine Widmung durch Wegepolizei, Eigentümer und Wegebaupflichtigen sei nicht erfolgt.

Der Bezirksausschuß in L. wies durch Urteil vom 30. Juni 1933 die Klage ab. In der Begründung machte er zunächst über die Entstehungsgeschichte der Fußgängerbrücken folgende Angaben:

Als im Jahre 1902 bei der Erweiterung der Gleisanlagen der Gleisübergang aus Gründen der Verkehrssicherheit beseitigt werden sollte, habe die Eisenbahndirektion in Br. eine Unterführung der Straße, wie sie von den beteiligten Gemeinden gewünscht wurde, wegen der Kosten abgelehnt und einen Entwurf aufgestellt, wonach die Straße so verlegt werden sollte, daß sie in die Unterführung der ebenfalls zu verlegenden Kunststraße E.—S. einmündete. Da auch dieser Plan auf Widerspruch gestoßen sei, habe der Vorsitzende des Kreisausschusses den Vermittlungsvorschlag gemacht, den Karlswalder Weg als Fußweg für den Personenverkehr unter Überbrückung der Gleisanlagen bestehen zu lassen. Diesen Vorschlag habe sich auch der Regierungspräsident in L. zu eigen gemacht, und die Eisenbahndirektion Br. habe nunmehr mit Schreiben vom 30. Dezember 1904 u. a. erklärt, daß sie die Brücke für Personenverkehr in Form eines 2 m breiten eisernen Laufsteges im Zuge der Karlswalder Straße mit beiderseitigen Treppenaufgängen bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten befürworten werde. Daraufhin habe der Regierungspräsident als Landespolizeibehörde die erhobenen Einsprüche unter Hinweis auf diese von der Eisenbahndirektion gegebene Zusicherung zurückgewiesen und den Vorsitzenden des Kreisausschusses ausdrücklich beauftragt, von dieser Zusage dem Magistrat in S. mit dem Bemerken Kenntnis zu geben, „daß hierdurch sein weiterer Antrag auf Schaffung einer Fußweg-Unterführung sich erledige". Der landespolizeilich geprüfte Entwurf für die Verlegung des Karlswalder Weges sei dann von dem Minister der öffentlichen Arbeiten geprüft und am 14. April 1905 vorläufig festgestellt worden. Der Umbau der Gleisanlagen und die Verlegung des Karlswalder Weges sei in den folgenden Jahren in Angriff genommen und durchgeführt worden; der Bau der Fußgängerbrücke im Zuge des alten Karlswalder Weges sei jedoch zunächst unterblieben. Erst im Jahre 1912, jedoch noch vor Fertigstellung der Wegeverlegung, die erst im März 1913 erfolgt sei, habe sich die Eisenbahndirektion auf Drängen der Interessenten dazu entschlossen, einen Entwurf für die Fußgängerbrücken auszuarbeiten, und dieser Entwurf sei dann von dem Minister der öffentlichen Arbeiten am 31. Oktober 1912 genehmigt worden.

Aus dem Umstand, daß der ursprüngliche, von der Landespolizei geprüfte und ministeriell genehmigte Plan eine Fußgängerbrücke im Verlauf der alten Karlswalder Straße nicht vorgesehen habe, folgere jetzt die Klägerin, daß mit der Verlegung die alte Karlswalder Straße ihren Charakter als öffentlichen Weg verloren und ihn auch nicht durch den Bau der Fußgängerbrücke wiedergewonnen

habe, weil es an einem förmlichen Widmungsakt der drei Rechtsbeteiligten fehle. Demgegenüber müsse aber hervorgehoben werden, daß die landespolizeiliche Prüfung und Planfeststellung, wie aus dem angeführten Schreiben des Regierungspräsidenten hervorgehe, nicht vorbehaltlos geschehen sei. In der voraufgegangenen Verhandlung sei vielmehr die Notwendigkeit der Beibehaltung des alten Karlswalder Weges als Fußweg, insbesondere für den Verkehr der Arbeiter des Sägewerkes und für die die S. Schulen besuchenden Kinder aus K., anerkannt worden. In welcher Weise diesem Verkehrsbedürfnis Rechnung getragen werden sollte, sei jedoch offengeblieben und, um die Durchführung der notwendigen Gleiserweiterung nicht zu verzögern, habe der Regierungspräsident die Lösung dieser Frage zurückgestellt und dementsprechend auch den Magistrat der Stadt S. und die sonstigen Einsprechenden bescheiden lassen, daß die Errichtung einer Brücke für den Personenverkehr bei dem Minister für öffentliche Arbeiten befürwortet werden würde. Dieser Sachverhalt spreche eindeutig dafür, daß die Frage einer Ersatzanlage für den alten Karlswalder Weg mit seiner Verlegung noch nicht endgültig abgeschlossen gewesen sei, sondern daß die Frage der Regulierung des Fußgängerverkehrs noch nachfolgen würde. Das Schreiben des Regierungspräsidenten sei deshalb kein vorbehaltloses Einverständnis zu dem vorgelegten Projekt gewesen, sondern das Einverständnis sei an die Voraussetzung geknüpft gewesen, daß die Eisenbahndirektion ihre Zusage bezüglich der Fußgängerbrücke einhalten würde. Solange die Frage eines Ersatzweges für den Fußgängerverkehr noch nicht gelöst gewesen sei, habe daher die Planfeststellung aus dem Jahre 1905 nicht, wie die Klägerin behaupte, die Wirkung haben können, daß der alte Karlswalder Weg seinen öffentlichen Charakter verlor. Daß das auch tatsächlich nicht der Fall gewesen sei, gehe eindeutig daraus hervor, daß der Regierungspräsident die Abnahmeverhandlungen des ersten Projekts bezüglich der Verlegung der Fahrstraße, obwohl diese bereits im März 1913 fertiggestellt gewesen sei, nicht eher zum Abschluß gebracht habe, als bis a l l e mit der Einziehung des alten Karlswalder Niveauüberganges zusammenhängenden Verkehrsfragen befriedigend geregelt gewesen seien. Dementsprechend hätten sich die Abnahmeverhandlungen auch nach Fertigstellung der Fußgängerbrücken (1915) bis ins Jahr 1917 hingezogen. Um jeden Zweifel auszuschließen, habe schließlich der Regierungspräsident in einem Schreiben vom 16. Juni 1916 an die Eisenbahndirektion ausgeführt, daß der alte Karlswalder Weg dem öffentlichen Verkehr offen b l e i b e n müsse, weil sonst einmal der herzogliche Holzhof vom Verkehr ganz abgeschnitten sein würde und sodann, weil der Weg auch den Verkehr nach den westlichen Ortschaften Sch., J. usw. aufzunehmen habe. Klarer habe es nicht zum Ausdruck gebracht werden können, daß der Regierungspräsident nicht die Absicht gehabt habe, den alten Karlswalder Weg völlig eingehen zu lassen, wie ihm das von der Klägerin zu Unrecht, gestützt auf den Prüfungsvermerk vom 28. Februar 1905, unterstellt werde, und es habe nicht erst noch einer weiteren Bestätigung durch Vernehmung der von dem Beklagten namhaft gemachten Zeugen bedurft, die vor der Polizei übereinstimmend bekundet hätten, daß auch nach Fertigstellung der sogenannten neuen Karlswalder Straße (1913) sich der Fußgängerverkehr nach wie vor direkt im Zuge der alten Karlswalder Straße abgespielt habe, und daß das erst aufgehört habe, nachdem die Brücken fertiggestellt (1915) und ein Zaun zur Verhinderung der Gleisüberschreitung gezogen worden sei. Zutreffend sei die Stellungnahme des

Regierungspräsidenten von 1931, der damals in einem anderen Beschwerdebescheide an die Klägerin die Brücken deshalb für öffentliche erklärt habe, weil mit Rücksicht auf die Einsprüche der Beteiligten nicht eine völlige Einziehung des alten Überganges, sondern nur eine Deklassierung, also eine Umwandlung des bisherigen öffentlichen Fahrweges in einen öffentlichen Fußweg, vorgenommen sei.

Zu prüfen bleibe weiter die Frage, ob die Klägerin von dem Beklagten zu Recht als Wegeunterhaltungsverpflichtete in Anspruch genommen worden sei. Bei Eingriffen in bestehende Verkehrsverhältnisse habe derjenige die erforderlichen Neuanlagen und Wegeverlegungen vorzunehmen und zu unterhalten, in dessen Interesse der bisherige Verkehrszustand geändert werde. Das sei hier die Eisenbahnverwaltung, und es sei an sich Sache der Planfeststellung gewesen, die Unterhaltungspflicht der Eisenbahnverwaltung bezüglich der Ersatzwege auszusprechen, soweit dadurch die Unterhaltungspflicht des bisher Verpflichteten vermehrt worden sei. Bezüglich der Unterhaltung der Fußgängerbrücken sei aber hier keine Entscheidung getroffen worden. Sache der Auslegung sei es daher, die Frage der Unterhaltungslast nach dem sachlichen Inhalt der Festsetzung und dem ihr zugrunde liegenden Willen zu entscheiden. Nach der Rechtsprechung habe der Unternehmer neue Wege dann zu unterhalten, wenn sie ausschließlich im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen die von der Bahnanlage ausgehenden Gefahren ausgelegt seien. Diese Voraussetzung treffe für die beiden Fußgängerbrücken zweifelsfrei zu, zumal die Eisenbahnverwaltung schon den früheren, durch die Brücken ersetzten Niveauübergang zu unterhalten gehabt habe. Danach habe also der Beklagte zu Recht die Klägerin als zur Reinigung der Fußgängerbrücken verpflichtet in Anspruch genommen.

Gegen dieses Urteil des Bezirksausschusses hat die Klägerin mit folgender Begründung Revision eingelegt: Es sei nicht richtig, daß die Brücken eine öffentliche Wegeanlage seien. Eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Schaffung der Fußgängerbrücken habe nicht bestanden. Eine Widmung für den öffentlichen Verkehr habe ebenfalls nicht stattgefunden. Die von der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1905 in Aussicht gestellte Befürwortung einer Fußgängerbrücke beim zuständigen Ressortminister habe noch lange nicht die Eisenbahnverwaltung verpflichten können, die Brücke als öffentliche Wegeanlage zu errichten und zu erhalten. Denn der Bahnübergang im Zuge des alten Karlswalder Weges habe mit der Verlegung des Weges nach dem landespolizeilich geprüften und ministeriell festgestellten Plan als aufgehoben gegolten. Wären z. B. die Mittel zum Bau der Brücken nicht bereitgestellt worden, so wären die Brücken nicht gebaut worden, und die Eisenbahnverwaltung hätte von Landespolizei wegen nicht gezwungen werden können, die Brücken zu bauen. In dem landespolizeilich geprüften und vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellten Plan für die Verlegung des Karlswalder Weges von 1905 seien die Fußgängerbrücken nicht vorgesehen. — Die Brücken unterlägen zweitens auch nicht der polizeimäßigen Reinigungspflicht nach dem Gesetz vom 1. Juli 1912, weil sie sich nicht innerhalb einer geschlossenen Ortslage befänden und nicht dem inneren Verkehr der Ortschaft dienten. Die angefochtene Verfügung könne andererseits schon deswegen nicht als das Verlangen verkehrsmäßiger Reinigung aufgefaßt werden, weil ihr Inhalt dem entgegenstehe.

Der Beklagte hat Zurückweisung der Revision beantragt. —

Die Revision hatte keinen Erfolg, da das angegriffene Urteil keinen Rechtsirrtum und das Verfahren keinen Mangel erkennen läßt.

Als grundsätzlich ist folgendes voranzuschicken. Es ist zu unterscheiden zwischen verkehrsmäßiger und polizeimäßiger Reinigung öffentlicher Wege. Die verkehrsmäßige Reinigung ist ein Teil der Wegebaulast. Sie hat lediglich die Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Wege zum Gegenstande und ist insofern ein Ausfluß der Verpflichtung des Wegebaupflichtigen zur Beseitigung von Verkehrshindernissen oder -erschwerungen. Die polizeiliche Reinigung dient weitergehenden Zwecken als denen der Wegeunterhaltung und der Sicherheit sowie Leichtigkeit des Verkehrs, nämlich insbesondere Zwecken der Gesundheitspflege. Sie gehört nicht zur Wegebaulast, sondern ist eine selbständige, meist durch Herkommen und Observanz geregelte oder den Gemeinden obliegende Polizeilast (Germershausen-Seydel, Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen, Bd. I, 4. Aufl., S. 56, 57; von Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, Bd. 2, 2. Halbband S. 573 ff.). Sie ist durch das Gesetz über Reinigung öffentlicher Wege vom 1. Juli 1912 einheitlich geregelt. Dieses beschränkt seine Geltung lediglich auf die sogenannten reinigungsfähigen Wege, d. h. auf solche öffentliche Wege, die überwiegend dem inneren Verkehr der Ortschaft dienen, dazu gehören einerseits die innerhalb der geschlossenen Ortslage belegenen, andererseits aber auch solche außerhalb der geschlossenen Ortslage belegenen Wege, bei denen die Beschlußbehörde festgestellt hat, daß sie überwiegend dem inneren Verkehr dienen (§ 1 Abs. 2 des Gesetzes). — Im vorliegenden Fall ist zwischen den Parteien unstreitig, daß der hier in Frage stehende Weg über die Fußgängerbrücken kein solcher dem Wegereinigungsgesetz unterfallender Weg ist. Es kann sich daher bei dem Verlangen der Polizeibehörde nicht um die Forderung polizeimäßiger Reinigung gemäß diesem Gesetz handeln, sondern nur um die Forderung der verkehrsmäßigen Reinigung.

Nun hat die Klägerin geltend gemacht, daß die Verfügung ihrem Inhalt nach gerade das fordere, was in § 1 Abs. 1 des Wegereinigungsgesetzes als ein Teil der polizeimäßigen Reinigung aufgeführt ist, nämlich das Bestreuen mit abstumpfenden Stoffen, und daß hieraus ein auf polizeimäßige Reinigung zielender Wille der Polizeibehörde gefolgert werden müsse. Hierzu ist zu bemerken, daß § 1 des Gesetzes allerdings von der „polizeimäßigen Reinigung einschließlich der Schneeräumung, des Bestreuens mit abstumpfenden Stoffen und des Besprengens zur Verhinderung von Staubentwicklung" spricht. Aber diese Aufzählung ist keine begriffliche Umschreibung des Wesens der polizeimäßigen Reinigung; sie ist nicht etwa dahin zu deuten, daß eine Schneeräumung usw. Gegenstand lediglich der polizeimäßigen Reinigung sein könne. Es sind im Gegenteil durchaus Fälle denkbar, in denen von der Polizei beispielsweise die Beseitigung einer Schneeverwehung auf einem öffentlichen Wege, der außerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und nicht dem inneren Ortschaftsverkehr dient, lediglich zwecks Erhaltung der Verkehrssicherheit und Verkehrsleichtigkeit gefordert werden muß. Diese Forderung würde sich einwandfrei als das Verlangen einer verkehrsmäßigen Reinigung darstellen. Es ist mithin keineswegs ausgeschlossen, daß für die verkehrsmäßige Reinigung eines nicht dem Wegereinigungsgesetz unterliegenden öffentlichen Weges im einzelnen Fall auch solche Maßnahmen polizeilich gefordert werden, die — wie Schneeräumung und Streuen — in § 1 des Gesetzes als zur polizeimäßigen Reinigung gehörend mitaufgeführt sind. Umgekehrt bestimmt der vierte Absatz des § 1, daß — bei Wegen,

die unter das Gesetz fallen — die Pflicht des Wegebaupflichtigen zur Reinigung aus Verkehrsrücksichten (also zur verkehrsmäßigen Reinigung) insoweit nicht eintritt, als die Pflicht zur polizeimäßigen Reinigung besteht; die polizeimäßige Reinigung als die weitergehende umfaßt also die verkehrsmäßige hier in der Weise, daß ihre Ausübung doch nur als ein Akt der polizeimäßigen Reinigung gilt, auch wenn sie im Einzelfall lediglich die Beseitigung von Verkehrshindernissen, wie z. B. die Wegräumung großer Schneemengen, betrifft (Hecht, Kommentar zum Wegereinigungsgesetz, 3. Aufl., S. 41 Anm. x zu § 1).

Im vorliegenden Fall handelt es sich nun um verhältnismäßig schmale eiserne Fußgängerbrücken von etwa 2 m Breite mit Treppen an jedem Ende. Bei einem solchen Bauwerk muß anerkannt werden, daß sowohl eine Verschmutzung als auch die durch Witterungseinflüsse entstehende Glätte geeignet sind, die Sicherheit des Verkehrs erheblich zu gefährden. Die angefochtene Forderung hält sich also im Rahmen des bei einer verkehrsmäßigen Reinigung Zulässigen. —

Die Klägerin hat in der Revision weiter bestritten, daß dem Wege die Eigenschaft eines öffentlichen zukomme und daß sie als Wegebaupflichtige zu dessen Reinigung verpflichtet sei. Auch in dieser Hinsicht ist jedoch das Urteil der Vorinstanz nicht zu beanstanden. Der Bezirksausschuß hat aus seinen (auch in der Revisionsstufe unwidersprochen gebliebenen) tatsächlichen Feststellungen gefolgert, daß die landespolizeiliche Prüfung seinerzeit nicht vorbehaltlos geschehen ist, daß vielmehr immer wieder in dem gepflogenen Schriftwechsel auf die Notwendigkeit der Beibehaltung des Fußweges hingewiesen worden ist; nur über die Verlegung des Fahrweges, also den Wegfall des ursprünglich fahrbaren Weges in Gleishöhe, bestand schließlich keine Meinungsverschiedenheit mehr. Daß die Angelegenheit des Fußweges tatsächlich noch in der Schwebe blieb, folgert der Bezirksausschuß mit Recht auch aus dem Umstand, daß der alte Weg über die Gleise hinweg nicht alsbald beseitigt worden ist, sondern noch etwa sieben Jahre lang weiter anstandslos benutzt und erst dann beseitigt wurde, als die Fußgängerbrücken hergestellt waren.

Die Klägerin behauptet nun, daß der Bau der Fußgängerbrücken ganz außerhalb des bei der Planung der Gleiserweiterung in Lauf gesetzten Planfeststellungsverfahrens vorgenommen sei. Dem kann nicht beigestimmt werden.

Bei den Verhandlungen über die landespolizeiliche Prüfung hatte der Vorsitzende des Kreisausschusses in S. sich zu den neun erhobenen Einsprüchen in dem Sinne geäußert, daß der Wunsch der Beteiligten auf Beibehaltung des Karlswalder Weges als Fahrweg im Niveau oder als Unterführung nicht zu verwirklichen sein werde; dagegen bitte er, die Herstellung einer Brücke für Personenverkehr bei der Eisenbahn zu beantragen. — Gemäß diesem Vorschlag des Landrats, der einen „Antrag" bei der Eisenbahn begehrte, übersandte der Regierungspräsident am 10. Dezember 1904 Abschrift dieses Berichtes nebst den Einsprüchen an die Eisenbahndirektion mit dem Ersuchen um Äußerung. Auf die Anträge wegen Herstellung einer Unterführung beabsichtige er nicht mehr einzugehen. Neu sei dagegen dieser Antrag betr. Herstellung einer Fußgängerbrücke; falls er sich nicht durch eine Erklärung der Eisenbahn erledige, werde darüber örtlich zu verhandeln sein. Damit hatte der Regierungspräsident (als Landespolizeibehörde) sich den Antrag des Landrats zu eigen gemacht und zum Ausdruck gebracht, daß er ihn zum Gegenstand der örtlichen Verhandlung machen werde, wenn die Eisenbahn nicht schon ohne weiteres darauf einginge. — Die

Eisenbahndirektion tat das letztere; in einem Schreiben vom 30. Dezember 1904 erklärte sie hierzu, daß sie die Brücke für Personenverkehr in Form eines 2 m breiten eisernen Laufsteges im Zuge der Karlswalder Straße mit beiderseitigen Treppenaufgängen bei dem zuständigen Minister befürworten werde. Unter ausdrücklicher Bezugnahme auf diese Zusicherung hat daraufhin der Regierungspräsident die Einsprüche der Interessenten zurückgewiesen. Bei dieser Sachlage muß davon ausgegangen werden, daß die Fußgängerbrücke zum Gegenstand des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens gemacht war und die Einbeziehung der Brücke in den dem Minister vorzulegenden Plan zu erfolgen hatte. Denn wenn die Landespolizeibehörde in Wahrnehmung der ihr anvertrauten öffentlichen Interessen die Herstellung einer Brücke oder eines Weges bei den Verhandlungen über einen beabsichtigten Eisenbahnbau verlangt, so kann sowohl nach dem hier noch maßgebenden § 4 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 als auch nach dem für jetzige Reichsbahnbauten maßgebenden § 37 des Reichsbahngesetzes vom 30. August 1924/13. März 1930 kein Zweifel obwalten, daß die Brücke (Weg) durch das Verlangen der Landespolizeibehörde zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens geworden und hierüber durch den zuständigen Minister (im Falle des § 37 des Reichsbahngesetzes bei Einigkeit durch die Reichsbahn) zu entscheiden ist.

Dasselbe muß gelten, wenn wie im vorliegenden Falle die Landespolizeibehörde zwar kein Verlangen, aber einen Vorschlag hinsichtlich einer Brücke usw. ausgesprochen und die Eisenbahnbehörde diesen Vorschlag angenommen hat. Denn auch dann ist ein landespolizeiliches Interesse in maßgebender Weise im Planfeststellungsverfahren festgelegt worden, so daß hiervon seitens der Eisenbahnbehörde allein nachträglich nicht wieder abgegangen werden kann, die Entscheidung vielmehr im förmlichen Planfeststellungsverfahren erfolgen muß.

War nach diesen Grundsätzen infolge des landespolizeilichen, von der Eisenbahnbehörde angenommenen Vorschlages die streitige Fußgängerbrücke Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens geworden, so konnte nur in dessen Rahmen über die Brücke endgültig entschieden werden, und es mußte daher diese Entscheidung von dem für die Planfeststellung zuständigen Minister getroffen werden. Wenn die Eisenbahndirektion die Unterlagen für den Brückenbau dem Minister nicht sogleich, sondern erst nach einer längeren Reihe von Jahren vorgelegt hat, so kann das nichts an der Tatsache ändern, daß die Brücke Teil des Planfeststellungsverfahrens war. Dieses Verfahren konnte daher hinsichtlich der Brücke erst durch eine Entscheidung des Ministers zum Abschluß kommen. Infolgedessen muß die Angelegenheit so aufgefaßt werden, daß das Planfeststellungsverfahren insoweit in der Schwebe blieb bis zum Jahre 1912, in dem der Minister den die Brücke betreffenden Entwurf genehmigte. Das dem so war, kam in dem tatsächlichen Zustand und der tatsächlichen Übung insofern zum Ausdruck, als bis zur Herstellung der Brücke (im Jahre 1915) der öffentliche Verkehr den ebenerdigen Schienenübergang wie bisher weiterbenutzte. Hierzu kommt, daß der letzte Anstoß, der die Eisenbahndirektion im Jahre 1912 zu ihrem Bericht über die Brücke an den Minister veranlaßte, eine Anzahl von Beschwerden war, die von den Interessenten erhoben und von der Eisenbahndirektion in einer örtlichen Verhandlung mit den Interessenten erörtert worden waren; es war also ein Wunsch der Öffentlichkeit, die das Verlangen nach Herstellung der Brücke geäußert hatte. Wenn daraufhin der Minister den Bau der Brücke genehmigte (und zwar anscheinend entgegen dem Vorschlag der Eisenbahndirektion,

die bei dieser örtlichen Verhandlung erklärt hatte, daß sie die Angelegenheit dem Minister vortragen, aber dabei den Bau nicht befürworten könne), so muß aus allen diesen Umständen geschlossen werden, daß der Minister die Brücke nicht etwa als einen Privatweg, sondern als öffentlichen Weg schaffen wollte.

Nach dem Vortrag der Parteien sind in dem ursprünglichen Planfeststellungsverfahren über diese Dinge schriftliche Aufzeichnungen nicht enthalten, insbesondere nicht darüber, ob der neue Weg über die Brücke die Eigenschaft eines öffentlichen Weges erhalten sollte. Das Oberverwaltungsgericht hat sich aber in derartigen Fällen stets auf den Standpunkt gestellt, daß aus dem gesamten Inhalt der Verhandlungen der Wille der Landespolizeibehörde zu erforschen ist, wobei die damals tatsächlich bestehenden Verhältnisse zu berücksichtigen sind und es namentlich auf die Umstände ankommt, die eine Entbehrlichkeit oder Unentbehrlichkeit des Weges dartun. In der im 44. Band S. 272/276 veröffentlichten Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts wird zu einem derartigen Fall ausgeführt, es dürfte aus dem unzweifelhaft vorhandenen Willen, daß die Straße nicht mehr Staatsstraße oder Landweg sein solle, noch keineswegs auf die Absicht einer völligen Aufhebung der Öffentlichkeit des Weges geschlossen werden. Wenn nach den durch die Verlegung geschaffenen Verhältnissen der alte Weg für den öffentlichen Verkehr überhaupt nicht mehr in Frage komme, so brauche eine solche Aufhebung allerdings nicht ausdrücklich ausgesprochen zu werden. Andernfalls könne aber auch nicht ohne weiteres angenommen werden, daß der Wille der Landespolizeibehörde stillschweigend auf Kassierung des Weges gegangen sei; in dem damals zu entscheidenden Falle sei der Weg nach Fortfall seiner höheren Eigenschaft vielmehr als Gemeindeweg bestehen geblieben. In ähnlichem Sinne sprechen sich die Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. 15 S. 277/282, Bd. 31 S. 198/206, Bd. 79 S. 127/130; Pr. VerwBl. Bd. 26 S. 809/810 aus (vgl. auch Germershausen-Seydel S. 350, 351 ff., sowie Felsch, „Kosten der Änderungen an Wegekreuzungen mit Reichsbahnanlagen" im RVBl. Bd. 57 S. 157).

Nach alledem ist nichts dagegen einzuwenden, daß — mangels ausdrücklicher Aufnahme des Brückenweges in den ursprünglichen, von der Eisenbahndirektion aufgestellten Plan — aus dem Inhalt der damaligen Verhandlungen und Vorgänge der Wille (insbesondere der Landespolizeibehörde) und der Inbegriff der zum Planfeststellungsverfahren gehörigen Bauwerke erforscht und in dem oben dargelegten Umfange festgestellt wurden.

Der Bezirksausschuß ist hiernach in dem angefochtenen Urteil mit Recht auf Grund des Planfeststellungsverfahrens davon ausgegangen, daß der Brückenweg ein öffentlicher ist; er hat daher mit Recht dem Einwand der Klägerin keine Beachtung geschenkt, daß eine Widmung des Weges nicht erfolgt sei. Er ist weiterhin mit Recht zu dem Ergebnis gekommen, daß die Klägerin zur Unterhaltung und Reinigung usw. des Weges verpflichtet ist. Denn die Eisenbahn (jetzige Reichsbahn-Gesellschaft) hat als Unternehmerin nach feststehender Rechtsprechung des Gerichtshofes zunächst einmal die Mehrkosten zu tragen, die durch die Unterhaltung des an Stelle des ursprünglichen Weges getretenen Bauwerks entstehen (Germershausen-Seydel Bd. I S. 355 und die dort angeführten Entscheidungen). Da sie unbestritten vordem die Unterhaltungskosten des ebenerdigen Überweges ganz zu tragen hatte, so liegt ihr nicht nur das Mehr, sondern die ganze Unterhaltung ob und damit auch die Reinigungs- und Streupflicht als Ausfluß der Wegebaulast.

Da mithin die Ausführungen der Revision nicht geeignet sind, das angefochtene Urteil des Bezirksausschusses zu erschüttern, und sich auch sonst kein Grund zur Beanstandung ergab, so war die Revision zurückzuweisen.

Die Entscheidung über die Kosten folgt aus § 103 des Landesverwaltungsgesetzes.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 3. November 1937. Personenstandsgesetz.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1146.)

Vom 15. November 1937. Gesetz über die Beurkundungs- und Beglaubigungsbefugnis der Vermessungsbehörden.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1257.)

Vom 6. Dezember 1937. Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1319.)

Vom 9. Dezember 1937. Gesetz über die Verfassung und Verwaltung der Hansastadt Hamburg.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1327.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 3. November 1937. Verordnung über die Ausbildung und Prüfung für den höheren vermessungstechnischen Verwaltungsdienst.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1165.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 16. Oktober 1937. Bekanntmachung über das deutsch-portugiesische Luftverkehrsabkommen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 635.)

Vom 20. Oktober 1937. Bekanntmachung über die Ratifikation der deutsch-polnischen Vereinbarung über die Einrichtung einer Abwicklungsstelle des Oberkomitees der Oberschlesischen Eisenbahnen und über die Auflösung des gemeinsamen Normalspur-Güterwagenparks der Oberschlesischen Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 648.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 20. November 1937. Bekanntmachung der neuen Fassung des Bürgersteuergesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1261.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 22. Oktober 1937. Achte Verordnung zur Ergänzung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 652.)

Vom 22. Oktober 1937. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 649.)

Vom 25. Oktober 1937. Formbläfter für die Jahresabschlüsse der Straßenbahnen, der Linienverkehrsunternehmen und der Güterkraftverkehrsunternehmen in Aktienrechtsform.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 28, S. 119.)

Vom 29. Oktober 1937. Reichskraftwagentarif. Sondervergünstigung für Eisen- und Stahlerzeugnisse des Saarlandes.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 28, S. 118.)

Vom 29. Oktober 1937. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 652.)

Vom 2. November 1937. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 659.)

Vom 6. November 1937. Reichskraftwagentarif. Bestimmungen über die Gewährung einer Frachtermäßigung für die Beförderung von frischen Äpfeln im Rahmen der Entlastungsmaßnahmen des Reichsnährstandes für Württemberg.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 29, S. 127.)

Vom 9. November 1937. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 674.)

Vom 13. November 1937. Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr (Straßenverkehrsordnung — StVO. —).
(Reichsgesetzblatt I, S. 1179.)

Vom 13. November 1937. Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO. —).
(Reichsgesetzblatt I, S. 1215.)

Vom 13. November 1937. Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung — BOStrab. —).
(Reichsgesetzblatt I, S. 1247.)

Vom 13. November 1937. Verordnung über die Regelung des Straßenverkehrs.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1254.)

Vom 26. November 1937. Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 31, S. 134.)

Vom 4. Dezember 1937. Reichskraftwagentarif; Tarifentfernung.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 32, S. 152.)

Vom 6. Dezember 1937. Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 32, S. 138.)

Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Vom 29. Oktober 1937. Änderung der Verdingungsordnung für Leistungen (ausgenommen Bauleistungen) (VOL.) und der Allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Leistungen (ausgenommen Bauleistungen) (ABL.) . 994

Vom 29. Oktober 1937. Richtlinien für die Anrechnung der Vordienstzeit als ruhegehaltsfähige Dienstzeit nach § 85 Absatz 1 Nr. 5 des Deutschen Beamtengesetzes 994

Vom 30. Oktober 1937. Schulung der Arbeiter durch die deutsche Arbeitsfront 993

Vom 1. November 1937. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 994

Vom 2. November 1937. Änderung der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB.) 994

Vom 4. November 1937. Technische Vorschriften für Beläge aus Beton mit Zusatz von Härtestoffen für stark beanspruchte Treppen, Fußböden, Bahnsteigkanten u. dgl. (DV. 852) 1013

Vom 11. November 1937. Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche 1014

Vom 18. November 1937. Vernehmung von Angehörigen der NSDAP. und ihrer Gliederungen 1034

Vom 25. November 1937. Elektrischer Zugbetrieb. Sicherungsvorschriften 1074

Vom 30. November 1937. Geschweißter Blechträger, bei dem die Gurte nach innen verstärkt sind; DRP. 609 886/37 b der Gutehoffnungshütte Oberhausen A.-G. in Oberhausen Rheinland 1073

Frankreich.

I. Reorganisation des französischen Eisenbahnwesens.

Bericht an den Präsidenten der Französischen Republik[1].

Paris, den 31. August 1937.

Sehr geehrter Herr Präsident!

Das Gesetz vom 30. Juni 1937 hat die Regierung ermächtigt, durch Verordnung Maßnahmen zur Sicherstellung des finanziellen Wiederaufbaues zu treffen.

Zu den wichtigsten dieser Maßnahmen gehört die Reorganisation der Eisenbahnen. Dies ist der Gegenstand der gegenwärtigen Verordnung, für die wir Ihre hohe Genehmigung erbitten. Durch die darin enthaltenen Bestimmungen wird ein Abkommen mit den früheren konzessionierten, im allgemeinen Interesse tätigen Eisenbahngesellschaften genehmigt.

Der Ministerpräsident:
Camille Chautemps.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten:
Henri Queuille.

Verordnung.

Auf den Bericht des Ministerpräsidenten, des Ministers für öffentliche Arbeiten und des Finanzministers, ordnet der Präsident der französischen Republik nach Anhörung des Ministerrats folgendes an:

Art. 1.

Das am 31. August 1937 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten einerseits und der Nord-Eisenbahngesellschaft, der Ost-Eisenbahngesellschaft, der Eisenbahngesellschaft Paris-Orleans, der Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer, der Süd-Eisenbahngesellschaft, dem Verband der großen Ringbahn, dem Verband der kleinen Ringbahn, der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der Verwaltung der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen andererseits zum Betriebe ihre Netze durch die nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen getätigte Abkommen wird genehmigt.

Ein Exemplar des Abkommens verbleibt bei dieser Verordnung.

Art. 2.

Die nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen, die durch das mit dieser Verordnung genehmigte Abkommen geschaffen wurde, unterliegt den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und den in Geltung befindlichen Gesetzen über die Aktiengesellschaften, vorbehaltlich der Abänderungen, die sich aus dieser Verordnung, wie aus dem beigefügten Abkommen und den Satzungen der besagten Gesellschaft ergeben, welche unter den im Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Bedingungen aufgestellt werden.

[1] Anm. der Schriftleitung: Wir bringen die Übersetzung (aus Journal Officiel de la République Française vom 1. September 1937, Seite 10065 ff.) möglichst wortgetreu. Die gleichzeitig erlassene Verordnung über Gleichordnung im Verkehrswesen vom 31. August 1937 veröffentlichen wir im nächsten Heft des Archivs für Eisenbahnwesen.

Die besagte Gesellschaft ist von den gesetzlichen Formvorschriften über die Gründung und insbesondere von den Vorschriften über die Veröffentlichung befreit.

Die Satzungen der nationalen Gesellschaft werden durch eine Verordnung des Staatsrats genehmigt, die vom Minister für öffentliche Arbeiten und vom Finanzminister gegengezeichnet werden, nachdem die Gesellschaften gehört worden sind.

Die dem Staate auf Grund des Artikels 2 des beigefügten Abkommens übergebenen Aktien sind unveräußerlich und unabtretbar.

Art. 3.

Jede der Gesellschaften, und zwar die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft wird ermächtigt, am 1. Januar 1938 unter den Klauseln und Bedingungen, die in dem durch diese Verordnung genehmigten Abkommen aufgeführt sind, auf die Verwertung der ihr zustehenden Konzession zu verzichten.

Art. 4.

Die Nord-Gesellschaft und die Ost-Gesellschaft haben sich bis zum 31. Dezember 1955 zu den alleinigen Zwecken zu verlängern, die im Artikel 2 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens erwähnt sind.

Art. 5.

Das Recht zur Verwertung der Konzessionen der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft wird am 1. Januar 1938 bis zum diesbezüglichen Ablauf jeder einzelnen Konzession der Gesellschaften auf die nationale Gesellschaft übertragen, die durch Artikel 1 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens geschaffen wurde.

Der Staat erteilt der nationalen Gesellschaft das Recht, bis zum 31. Dezember 1982 die beiden Netze der Staatseisenbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn in Betrieb zu nehmen. Die Überleitung dieses Rechts findet am 1. Januar 1938 statt.

Die gegenwärtig der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft gewährten Konzessionen werden zugunsten der nationalen Gesellschaft verlängert, und zwar von dem gegenwärtig für den Ablauf der Konzessionen vorgesehenen Zeitpunkt bis zum 31. Dezember 1982.

Art. 6.

Die nationale Gesellschaft wird in die Rechte der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft wie in die Rechte der Verwaltungen der Staatseisenbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn betreffend die Enteignungsbefugnis und die anderen Rechte eingesetzt, die mit der Eisenbahn als öffentliche Einrichtung verknüpft sind.

Art. 7.

Eine Verordnung des Staatsrats, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten und vom Finanzminister gegengezeichnet ist, wird vor dem 1. Januar 1938 nach Anhörung der nationalen Gesellschaft die gemeinsamen Konzessionsbedingungen für alle von der Gesellschaft verwerteten Konzessionen aufstellen und die Abänderungen der Konzessionsbedingungen bestimmen, die dem Gesetz vom 4. Dezember 1875 und insbesondere den Artikeln 3, 13, 20, 27, 32, 35 bis 41, 42 bis 50, 62, 68 und 68 der besagten Konzessionsbedingungen beigefügt sind.

Art. 8.

Jedes Jahr wird das Finanzgesetz vorläufig festlegen:

1. Den Betrag der Vorschüsse, der dem Fiskus auf Grund des Artikels 25 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens obliegt;

2. Den Gesamtbetrag der Obligationen und Bons, die die nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen und die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft und die Verwaltungen der Staatseisenbahn und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn in Anwendung der Artikel 28, 29, 31 und 43 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens auszugeben ermächtigt sind.

Art. 9.

Der Finanzminister wird ermächtigt, der nationalen Gesellschaft aus öffentlichen Geldmitteln Vorschüsse im Laufe des Rechnungsjahres zu bewilligen, um die Finanzwirtschaft der Gesellschaft unter den im Artikel 27 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens sicherzustellen.

Vom 1. Januar 1943 ab wird der Höchstbetrag dieser Vorschüsse jedes Jahr durch das Finanzgesetz festgelegt.

Art. 10.

1. Von der Ertragssteuer beweglicher Güter werden die Obligationen und Bons der Eisenbahnverwaltungen des Staates und Elsaß-Lothringen, der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft befreit, desgleichen diejenigen des Verbandes der großen Ringbahn, die sich am 31. Dezember 1937 in den Pensions-, Unfalls- und Unterstützungskassen befinden, die im Artikel 39 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens erwähnt sind, desgleichen, im Falle der Umwandlung, die Aktien derselben Netze, die für diese Bons und Obligationen ausgegeben werden.

2. Von der Ertragssteuer beweglicher Güter werden ausgenommen:

a) Alle Zinsen und Erträgnisse der A-Aktien der nationalen Gesellschaft während der Dauer der Festlegung dieser Aktien, die im Artikel 2 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens vorgesehen ist;

b) Die von der nationalen Gesellschaft an die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft auf Grund des Artikels 5 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens ausgeschütteten Beträge.

3. Artikel 4 des allgemeinen Gesetzbuches über direkte Steuern wird wie folgt ergänzt:

„16. Die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft betreffs der Beträge, die sie von der nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen auf Grund des Artikels 5 des Abkommens vom 31. August 1937, das durch Verordnung vom gleichen Datum genehmigt wurde, während der Dauer der im Artikel 2 des besagten Abkommens vorgesehenen Festlegung der Aktien zu erhalten haben."

4. Absatz 2 des Artikels 26c (26 ter), der dem allgemeinen Gesetzbuch für direkte Steuern durch Verordnung vom 9. März 1937 in Ausführung des Artikels 12 des Gesetzes vom 10. Februar 1936 hinzugefügt wurde, wird wie folgt geändert:

„2. Von der Steuer sind befreit:

1. Die obligatorischen Rücklagen auf Grund gesetzlicher oder Verwaltungsbestimmungen.

Die von der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft eingenommenen Beträge, die im Sonderkonto aufgeführt sind, welches in Artikel 3 des durch Verordnung vom gleichen Tage genehmigten Abkommens vom 31. August 1937 vorgesehen ist, desgleichen die Erträgnisse dieses Kontos.

2. Die Amortisationen . . . ."

(Im übrigen unverändert.)

Art. 11.

Alle laufenden Abschlüsse und Verträge, die von den konzessionierten Gesellschaften vor dem 1. Januar 1938 abgeschlossen wurden und die infolge der Beträge, um die es sich handelt, zur Zuständigkeit der Preiskommissionen gehören und die ferner vor diesem Zeitpunkt dieser Kommission nicht vorgelegt worden sind, müssen ihr vor dem 1. Juli 1938 unterbreitet werden. Bei ungünstiger Begutachtung und vorbehaltlich der Rechte des Ministers der öffentlichen Arbeiten können diese Abschlüsse und Verträge innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Begutachtung durch ein Schiedsgericht nachgeprüft werden, dessen Einsetzung im Artikel 44 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen vorgesehen ist.

Diejenigen laufenden Abschlüsse und Verträge, die mit Rücksicht auf den ihnen zugrunde liegenden Betrag von der Zuständigkeit der Preiskommission ausgeschlossen waren, unterliegen demselben Verfahren, wenn sie von der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft mit Unternehmen oder Gesellschaften abgeschlossen worden sind, an denen sie privat interessiert sind.

Art. 12.

Soweit ein Bedürfnis vorhanden ist, wird mit Wirkung vom 1. Januar 1938 ab die Übertragung der Vermögenswerte an die nationale Gesellschaft

bestätigt, die von den Eisenbahngesellschaften oder Verwaltungen, welche Anleihen im Auslande ausgegeben haben, verpfändet worden sind.

Art. 13.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 9. März 1923, durch welches die von den großen Eisenbahnnetzen ausgegebenen Obligationen in die Kategorie der Wertpapiere eingereiht worden sind, die für alle Anlagen und Wiederanlagen zugelassen sind und die vom Staat garantiert werden, werden aufrechterhalten und auf Anleihepapiere ausgedehnt, die sowohl von der nationalen Gesellschaft als von der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft und von den Verwaltungen der Staatseisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen ausgegeben werden.

Art. 14.

Der Minister für öffentliche Arbeiten bestimmt auf Vorschlag der nationalen Gesellschaft und im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Post, Telegraph und Fernsprecher den Betrag der jährlichen Entschädigung, den die Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung der nationalen Gesellschaft zu zahlen hat, um die Gestehungskosten für die Dienstleistungen zu decken, die die nationale Gesellschaft unentgeltlich oder zu ermäßigten Preisen dieser Verwaltung gewährt hat.

Die entsprechenden Beträge werden in den Haushalt der Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung eingestellt.

Wenn diese Einigung nicht vor dem 1. Januar 1939 zustandegekommen ist, bezahlt die Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung die ihr geleisteten Dienste von diesem Zeitpunkt ab nach den handelsüblichen Tarifen für ähnliche Leistungen.

Art. 15.

Die Verwaltungskosten des Oberen Rates für das Beförderungswesen, der durch Verordnung vom 31. August 1937 geschaffen wurde, der Regierungskommissariate bei dieser Einrichtung und beim Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft, sowie die Verwaltungskosten der Preiskommission gehen zu Lasten der nationalen Gesellschaft; ausgenommen hiervon sind jedoch die Kosten der Gleichordnungsausschüsse, des Oberen Rates für Transportwesen und der Geschäftsstellen für diese Ausschüsse, die zu Lasten anderer Organe gehen.

Diese Kosten werden aus dem Guthaben des Ministers der öffentlichen Arbeiten angewiesen und bezahlt. Die nationale Gesellschaft zahlt diesen Betrag dem Staat zu dem Haushaltstitel Verwaltungseinnahmen zurück.

Art. 16.

Die Verwaltungsausgaben der nationalen Gesellschaft bis zum 31. Dezember 1937 werden durch die Verwaltung der Staatseisenbahnen gedeckt, der dieser Betrag von der nationalen Gesellschaft vor dem 31. März 1938 zurückerstattet wird.

Diese Ausgaben bilden Gegenstand der Voranschläge, die von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen genehmigt werden.

Art. 17.

Die die Gefolgschaft vertretenden Mitglieder des Verwaltungsrats, die im Artikel 7 (Kategorie e) des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens

erwähnt sind, werden auf Vorschlag der größten Gewerkschaftsvertretung der Gefolgschaft durch eine Verordnung ernannt, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegengezeichnet wird.

Art. 18.

Der Präsident des Verwaltungsrats wird und die Staatsvertreter im Verwaltungsrat und im Vorstand der nationalen Gesellschaft können für unbegrenzte Dauer abgeordnet werden, selbst wenn Bestimmungen der Satzungen der Körperschaften oder Verwaltungen entgegenstehen, denen sie angehören.

Für die Verwaltungsbeamten werden die Voraussetzungen dieser Abordnung gegebenenfalls durch Verordnung festgelegt; diese Verordnung ist von dem Minister gegenzuzeichnen, zu dessen Bereich die in Frage kommenden Beamten gehören. Sie behalten ihren Anspruch auf Beförderung in ihrer ursprünglichen Körperschaft oder Verwaltung.

Die der öffentlichen Verwaltung angehörenden Beamten können zur nationalen Gesellschaft abgeordnet werden. Sie behalten in dieser Stellung ihren Anspruch auf Beförderung in ihrer ursprünglichen Körperschaft oder Verwaltung.

Art. 19.

Die gegenwärtig auf Urlaub befindlichen außerplanmäßigen oder Wartestandsbeamten der großen Eisenbahnnetze können unter Voraussetzungen, die durch Verordnung bestimmt werden, vom 1. Januar 1938 ab versetzt werden, wenn dies in ihren Personalbestimmungen für sie vorgesehen ist.

Art. 20.

Während der Dauer der Beauftragung können unter folgenden Voraussetzungen und in den für ihre Ernennung vorgesehenen Formen Mitglieder des Verwaltungsrats der nationalen Gesellschaft von ihren Ämtern abberufen werden:

1. Der Auftrag der Mitglieder der Kategorien b) und d) des Artikels 7 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens endet, wenn die Ausübung unmöglich ist;

2. der Auftrag der Mitglieder der Kategorie b) endet, wenn sie die Eigenschaft verlieren, derentwegen sie berufen worden sind, es sei denn, daß eine neue Einsetzung stattfindet;

3. der Minister der öffentlichen Arbeiten kann im Einvernehmen mit dem Finanzminister nach Anhörung des Beteiligten jedes Mitglied der Kategorie b) ersetzen, das durch ein Verschulden ernstlich die Staatsinteressen gefährdet hat.

Die Maßnahme kann nur nach Begutachtung durch eine Kommission von vier Mitgliedern getroffen werden, die gemeinsam durch die erwähnten Minister aus den Beamten der Kategorie ausgewählt werden, der der Beteiligte angehört und die in der Rangordnung und im Dienstalter ihm mindestens gleichstehen. Wenn hiervon nicht in genügender Anzahl vorhanden sind, so müssen sie dem höchsten Range der Körperschaft oder der Verwaltung angehören, zu der sie gehören.

Art. 21.

Jeder Streit zwischen der Gesamtheit der Gefolgschaft und der nationalen Gesellschaft wird gemäß dem Verfahren geregelt, das durch das Kollektivabkommen vorgesehen ist.

Wenn dieses Verfahren nicht zu einer Einigung führt, so wird der Streit einem Schiedsgericht unterbreitet, das wie folgt zusammengesetzt ist:

zwei Mitglieder, die von der nationalen Gesellschaft bezeichnet werden;
zwei Mitglieder, die von der stärksten Gewerkschaftsvertretung der Gefolgschaft bezeichnet werden;
ein Mitglied, das von den vier obigen Mitgliedern oder, falls keine Einigung erzielt wird, durch den Minister für öffentliche Arbeiten bezeichnet wird.

Art. 22.

Die Verwaltungen der Staatseisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahn werden endgültig bei der Beendigung der im Artikel 31 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens vorgesehenen Ausgabemaßnahmen, spätestens jedoch am 31. Dezember 1942, aufgehoben.

Art. 23.

Für die Registrierung des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens darf nur eine feste Gebühr von dreißig (30) Franken erhoben werden.

Die Verhandlungen über die Gründung der nationalen Gesellschaft und den Übergang der übertragenden Vermögenswerte und Rechte sind von jeder Registrierungsgebühr befreit. Für die Umschreibung sind nur die Gebühren des Hypothekenkonservators zu zahlen.

Art. 24.

Die Ausführungsbestimmungen für diese Verordnung werden, gegebenenfalls nach Anhörung der Eisenbahngesellschaften und der nationalen Gesellschaft, durch Verordnungen erlassen, die in der Form von öffentlichen Verwaltungsanordnungen oder in Form von einfachen Verordnungen ergehen.

Art. 25.

Alle gesetzlichen oder Verwaltungsbestimmungen, die dieser Verordnung entgegenstehen, werden aufgehoben.

Ausdrücklich werden die Artikel 7, 8, 9, 10 und 11 des Gesetzes vom 29. Oktober 1921, wie die Verordnung vom 6. Januar 1934 über die Preiskommission, vorbehaltlich der im Artikel 42 des durch diese Verordnung genehmigten Abkommens vorgesehenen Bestimmungen, aufrechterhalten.

Art. 26.

Diese Verordnung wird den Kammern gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 30. Juni 1937 zur Ratifizierung unterbreitet werden.

Art. 27.

Der Ministerpräsident, der Minister für öffentliche Arbeiten, der Finanzminister werden beauftragt und zwar jeder, soweit es ihn angeht, diese Verordnung auszuführen; sie wird im amtlichen Gesetzblatt der französischen Republik veröffentlicht.

Geschehen zu Paris, den 31. August 1937.

Albert Lebrun.

Durch den Präsidenten der Republik:

Der Ministerpräsident:
Camillie Chautemps.

Der Minister für öffentliche Arbeiten:
Henri Queuille.

Der Finanzminister:
Georges Bonnet.

Abkommen.

Am 31. August 1937 ist in Anbetracht der Beratung des Vorstandes der großen Eisenbahnnetze vom 31. August 1937 folgendes zwischen den nachstehenden Parteien vereinbart worden:

Dem Minister für öffentliche Arbeiten, der im Namen des Staates vorbehaltlich der Genehmigung dieses Abkommens durch eine Notverordnung handelt,

einerseits

und

andererseits:

Der Verwaltung der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen,

der Verwaltung der Staatseisenbahnen,

der in Paris unter der Bezeichnung Ost-Eisenbahngesellschaft niedergelassenen Aktiengesellschaft,

der in Paris unter der Bezeichnung Süd-Eisenbahngesellschaft niedergelassenen Aktiengesellschaft,

der in Paris unter der Bezeichnung Nord-Eisenbahngesellschaft niedergelassenen Aktiengesellschaft,

der in Paris unter der Bezeichnung Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer niedergelassenen Aktiengesellschaft,

der in Paris unter der Bezeichnung Eisenbahngesellschaft Paris-Orleans niedergelassenen Aktiengesellschaft,

dem Verband der großen Pariser Ringbahn,

dem Verband der kleinen Pariser Ringbahn.

Titel I.

Gründung der Gesellschaft.

Art. 1.

Es wird eine nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen gegründet, auf die, vorbehaltlich der durch Verordnung vom 31. August 1937 genehmigten oder vorgesehenen Abänderungen, das Handelsgesetzbuch und die in Geltung befindlichen Gesetze über die Aktiengesellschaften, ferner das gegenwärtige Abkommen und die Satzungen der Gesellschaft Anwendung finden.

Die besagte Gesellschaft, deren Gesellschaftszweck hauptsächlich der Betrieb und gegebenenfalls der Bau von Eisenbahnen ist, läuft am 31. Dezember 1982 ab.

Sie kann mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers Konzessionen erwerben, Verpachtungen eingehen, sich mittelbar oder unmittelbar an irgend welchen Geschäften beteiligen, die auf den obenerwähnten Gegenstand Bezug haben und zwar durch Gründung neuer Gesellschaften, durch Einlagen, Zeichnung oder Kauf von Wertpapieren oder Gesellschaftsrechten, durch Verschmelzungen, Beteiligungsgesellschaften, Garantiesyndikate oder auf andere Weise.

Die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft, der Verband der großen Ringbahn und der kleinen Ringbahn verzichten mit Wirkung vom 1. Januar 1938 mit Rücksicht auf die Übertragung des Betriebes ihrer Netze an die nationale Gesellschaft zugunsten der nationalen Gesellschaft und unter den obengenannten Klauseln und Bedingungen auf das Recht der Verwertung der Konzessionen, die ihnen zustehen.

Der Staat überträgt zum gleichen Zeitpunkt der nationalen Gesellschaft das Recht zum Betrieb der beiden Netze des Staates und von Elsaß-Lothringen.

Mit Ausnahme der privaten Vermögenswerte, Rechte und Belastungen der Gesellschaften gehen alle beweglichen und unbeweglichen Vermögenswerte der großen Eisenbahnnetze des allgemeinen Interesses, insbesondere die Gebäude, Gelände und Werkstätten, das Material, Mobiliar und Werkzeug, die Vorräte, Bankkredite und Kassenbestände, desgleichen alle Mietsverträge, sonstigen Verträge und Vereinbarungen, die im Interesse des Betriebes dieser Netze abgeschlossen wurden, die Nutznießung aller Forderungen wie alle Schulden der besagten Netze, mit diesem Zeitpunkt rechtswirksam auf die nationale Gesellschaft über.

Das Recht zum Betriebe des gesamten so übertragenen Eisenbahnnetzes wird für einen Zeitraum von 45 Jahren, das heißt bis zum 31. Dezember 1982 vom Staat auf die nationale Gesellschaft übertragen, zu deren Gunsten die einzelnen Konzessionen der obengenannten Gesellschaften nach deren jeweiligen Ablauf bis zum 31. Dezember 1982 verlängert werden.

Art. 2.

Die Satzungen der nationalen Gesellschaft müssen durch eine Verordnung genehmigt werden, die vom Staatsrat erlassen und vom Minister für öffentliche Arbeiten und vom Finanzminister gegengezeichnet wird, nachdem die Gesellschaften gehört worden sind.

Das Gesellschaftskapital wird auf 1 419 412 000 Franken festgesetzt und wie folgt belegt:

Einerseits durch 1 391 024 Franken A-Aktien mit einem Nennwerte von 500 Franken je Aktie, die wie folgt überwiesen werden:

279 596 an die Nord-Gesellschaft,
250 384 an die Ost-Gesellschaft,
228 406 an die Gesellschaft Paris-Orleans,
520 522 an die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer,
112 116 an die Süd-Gesellschaft.

Und zwar für alles, was von diesen Gesellschaften in die nationale Gesellschaft eingebracht worden ist, insbesondere für deren Material, Mobiliar, Werkzeug, Vorräte und Ergänzungsarbeiten, einschließlich die diesbezüglichen den Ringbahnen gehörenden Anteile.

Andererseits durch 1 447 800 Franken B-Aktien des gleichen Nennwerts, die dem Staat für alles Eingebrachte aus den Eisenbahnnetzen des Staates und Elsaß-Lothringens übergeben werden, ferner für einen Teil der Ausgaben, die auf seine Rechnung früher für die gesamten betriebenen Eisenbahnen getätigt wurden, ferner für die von ihm dem gemeinsamen Fonds, der durch Artikel 13 des Abkommens vom 28. Juni 1921 geschaffen wurde, gegebenen Vorschüsse.

Die A-Aktien der nationalen Gesellschaft werden bis zu ihrer Rückzahlung zu einem festen Zinssatz von 6 % des Nennwerts der Aktie verzinst; ihre Amortisation findet derart statt, daß sie am 31. Dezember 1982 durchgeführt ist. Die amortisierten Aktien werden durch andere verzinsliche Aktien (actions de jouissance), J-Aktien genannt, ersetzt.

Die B-Aktien werden ebenso verzinst wie die A-Aktien.

Die Zinsen für die Aktien werden am 31. Dezember jedes Jahres bezahlt und zwar zum erstenmal am 31. Dezember 1938. Die Rückzahlung der amortisierten Aktien findet jedes Jahr zum gleichen Zeitpunkt statt.

Die A-Aktien, die den Gesellschaften übergeben werden, bleiben ebenso wie die J-Aktien auf ihrem Namen bis zum 31. Dezember 1955 gesperrt.

Zu jenem Zeitpunkt werden die A- und J-Aktien, die im Besitze der beteiligten Gesellschaften sind, unter deren Aktionären nach Maßgabe ihrer diesbezüglichen Rechte an dem Aktivvermögen der Gesellschaft verteilt.

Bei Beendigung der Verlängerung der der nationalen Gesellschaft gewährten Konzessionen, das heißt, beim Ablauf dieser Gesellschaft, fällt ihr Aktivvermögen umsonst an den Staat zurück.

Art. 3.

Die jährlich von der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft eingenommenen Zins- und Amortisationsbeträge für die A-Aktien der nationalen Gesellschaft, die sie besitzen, werden für jede Gesellschaft einem Sonderkonto zugewiesen. Diese Beträge, die die Gesellschaften verwalten, können unter den Aktionären der Gesellschaften nicht vor dem 31. Dezember 1955 verteilt werden, es sei denn, daß der Finanzminister hierzu besonders seine Ermächtigung gibt. Die Gesellschaften müssen jederzeit in der Lage sein, der Rechnungskommission der nationalen Gesellschaft über die Verwendung dieser Beträge Rechenschaft abzulegen.

Die Erträgnisse aus der Anlage der im obenerwähnten Sonderkonto aufgeführten Beträge können unter den von den Generalversammlungen der Gesellschaften bestimmten Voraussetzungen verteilt werden.

Der Betrag des Sonderkontos und seine Erträgnisse sind von jeder Steuer befreit, von der die Rücklagen der Gesellschaften getroffen werden.

In Abänderung der Bestimmungen des ersten Absatzes dieses Artikels kann ein Prozentsatz von höchstens zwanzig Prozent der jährlich von jeder Gesellschaft an Zinsen und Amortisationen auf die A-Aktien der nationalen Gesellschaft eingenommenen Beträge unter die Aktionäre der besagten Gesellschaften verteilt werden, wenn die nationale Gesellschaft für das entsprechende Geschäftsjahr ihre im Absatz A des Artikels 21 festgelegten Einnahmen und ihre im Absatz B des gleichen Artikels, Ziffer a), b), d), e), f) und g) festgelegten Ausgaben ins Gleichgewicht gebracht hat.

Art. 4.

Trotz entgegenstehender Bestimmung genießen die A-, B- und J-Aktien in der Generalversammlung der nationalen Gesellschaft gleiches Stimmrecht ohne Beschränkung der Stimmenzahl.

Art. 5.

Die nationale Gesellschaft schüttet jährlich an die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft folgende Beträge aus:

Einerseits und zwar je zur Hälfte am 30. Juni und am 31. Dezember die Beträge, die die satzungsmäßige Verzinsung ihrer Aktien darstellen und am 31. Dezember die Beträge, die zur Rückzahlung des Kapitals unter den in den Satzungen festgelegten Voraussetzungen nach der gegenwärtigen Amortisationstabelle der Gesellschaften notwendig sind;

andererseits, am 31. Dezember bis zum Ablauf der diesbezüglichen Konzessionen, die Beträge, die im Artikel 15 Absatz d des Abkommens vom 28. Juni 1921 vorgesehen sind.

Art. 6.

Die Generalversammlung der Aktionäre tritt einmal im Jahr zusammen, um über die Geschäftsführung und die Konten der Gesellschaft zu beraten.

Den Beratungen betreffend die Geschäftsführung und die Konten hat ein Bericht einer Rechnungskommission vorauszugehen, deren Zusammensetzung, Vollmachten und Mitteilungsrecht durch die Satzungen festgelegt sind und die einerseits in gleicher Anzahl Mitglieder enthalten muß, die von anderen Aktionären als dem Staate bezeichnet sind und andererseits Mitglieder, die den Staat vertreten.

Titel II.

Verwaltung der Gesellschaft.

Art. 7.

Der Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft umfaßt 33 Mitglieder bis zum 31. Dezember 1955 und 27 Mitglieder vom 1. Januar 1956 ab, nämlich:

a) Drei Mitglieder von rechtswegen, nämlich:
den Vizepräsidenten des Staatsrats,
den Gouverneur der Bank von Frankreich,
den Generaldirektor der caisse des dépôts et consignations;

b) zwölf Mitglieder, die aus den aktiven oder Ruhestandsbeamten nachstehender Verwaltungen ausgewählt werden:

vier unter nachstehenden Kategorien:
3 Mitglieder des Staatsrats, der mindestens den Rang eines Berichterstatters im Staatsrat hat,
1 Mitglied des Beamtenkörpers der allgemeinen Inspektion der großen öffentlichen Dienststellen.

vier unter den Beamten, die der Abteilung Finanzverwaltung und zwar 3 aus den Generalinspektoren der Finanzen, den Finanzinspektoren erster oder zweiter Klasse, den Direktoren oder beigeordneten Direktoren der Zentralverwaltung und den Generaldirektoren der Finanzverwaltungen,
1 aus den Richtern des Rechnungshofes, der mindestens den Rang eines Rates erster Klasse hat;

vier unter den Mitgliedern des Beamtenkörpers für Brücken, Straßen und Bergwerke, die mindestens den Rang eines Chefingenieurs haben, und unter den Direktoren und beigeordneten Direktoren der Zentralverwaltung der öffentlichen Arbeiten.

Diese Beamten werden durch Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ernannt, soweit die Beamten seines Geschäftsbereichs in Frage kommen, und durch Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers, soweit die anderen Beamten in Frage kommen;

c) 1. bis zum 31. Dezember 1955 zwölf Mitglieder, welche wie folgt bestimmt werden:

drei von dem Verwaltungsrat der Nord-Gesellschaft,
zwei von dem Verwaltungsrat der Ost-Gesellschaft,
zwei von dem Verwaltungsrat der Gesellschaft Paris-Orleans,
drei von dem Verwaltungsrat der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer,
zwei von dem Verwaltungsrat der Süd-Gesellschaft;

2. Vom 1. Januar 1956 ab:

sechs Mitglieder, die von der Versammlung der Inhaber von A- und J-Aktien bezeichnet werden, dabei sind die Stimmrechte, die mit dem Besitz dieser Aktien in der besagten Versammlung verknüpft sind, die gleichen für die A-Aktien und die J-Aktien;

d) zwei Mitglieder, die der Eisenbahn hervorragende Dienste geleistet haben; sie werden durch Verordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten ernannt;

e) vier Abgeordnete der Gefolgschaft aus einer Liste von acht aktiven Beamten, die durch Verordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten ernannt werden.

Die Tätigkeit eines Verwaltungsratsmitgliedes ist unvereinbar mit dem Mandat eines Senators oder Abgeordneten.

Art. 8.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden mit Ausnahme der in Artikel 7a bestimmten Mitglieder für sechs Jahre ernannt und zur Hälfte alle drei Jahre in jeder der Kategorien b, c, d, e, die in Artikel 7 vorgesehen sind, abgelöst. Die erste Ablösung erfolgt am 1. Januar 1941; die ausscheidenden Verwaltungsratsmitglieder werden durch das Los bestimmt.

Der Präsident des Verwaltungsrats wird aus den Verwaltungsratsmitgliedern gewählt, die den Staat vertreten; er wird für sechs Jahre auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers durch Verordnung des Ministerrates ernannt. Er ist in seiner Eigenschaft als Verwaltungsratsmitglied nicht der ersten Ablösung nach drei Jahren unterworfen.

Zwei Vizepräsidenten werden für dieselbe Dauer ernannt, der eine obligatorisch aus der Kategorie b und der andere aus der Kategorie c des Artikels 7. Sie werden von dem Verwaltungsrat gewählt.

Für den Übergang findet die erste Ernennung jedes der beiden Vizepräsidenten durch Verordnung statt, wobei der Vizepräsident aus der Kategorie c von den Verwaltungsräten der Gesellschaften vorgeschlagen wird. Die beiden Vizepräsidenten, die durch Verordnung ernannt werden, unterliegen in ihrer Eigenschaft als Verwaltungsratsmitglied nicht der dreijährigen Ablösung vom 1. Januar 1941.

Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten den Ausschlag.

Art. 9.

Es wird ein Vorstand der nationalen Gesellschaft gegründet.

1. Bis zum 1. Dezember 1955 wird dieser Vorstand gebildet aus dem Präsidenten des Verwaltungsrats der Gesellschaft, der Präsident des Vorstandes ist, aus zwei Vizepräsidenten und acht Mitgliedern. Hiervon werden:

vier durch Verordnung ernannt, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten und gegebenenfalls vom beteiligten Minister gegengezeichnet wird; sie werden aus den Verwaltungsratsmitgliedern der Kategorien a, b und d des Artikels 7 ausgewählt;

vier durch Verordnung ernannt, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten gegengezeichnet wird; sie werden aus den Verwaltungsratsmitgliedern der Kategorie c des Artikels 7 auf Vorschlag der Verwaltungsratsmitglieder der besagten Kategorie ausgewählt.

2. Vom 1. Januar 1956 ab wird die Anzahl der im vorhergehenden Absatz bezeichneten Mitglieder auf zwei herabgesetzt; die Anzahl der Mitglieder des Vorstandes außer dem Präsidenten und den beiden Vizepräsidenten werden auf sechs herabgesetzt.

Art. 10.

Den Verwaltungsratsmitgliedern ist es untersagt, mittelbar oder unmittelbar sich an einem Unternehmen oder einem Abschluß der nationalen Gesellschaft oder für deren Rechnung zu beteiligen, es sei denn, daß sie hierzu von der Generalversammlung ermächtigt werden.

Jedes Jahr wird der Generalversammlung eine Sonderabrechnung über die Ausführung der von ihr gemäß dem vorhergehenden Absatz genehmigten Abschlüsse oder Unternehmen erstattet.

Wenn außerdem der Verwaltungsrat oder der Vorstand der nationalen Gesellschaft einen Abschluß oder Vertrag irgend welcher Art prüft, der zwischen der nationalen Gesellschaft und einem Unternehmen abgeschlossen ist, an welchem eines der Verwaltungsratsmitglieder der Gesellschaft als Eigentümer, Geschäftsführer oder Verwaltungsratsmitglied beteiligt ist, so darf dieses Verwaltungsratsmitglied nicht an der Abstimmung teilnehmen.

In den im vorhergehenden Absatz vorgesehenen Fällen wird ein Sondervermerk über die Abschlußbedingungen des Geschäfts oder des Vertrags anläßlich der im Artikel 42 erwähnten Vorlage bei der Preiskommission gemacht.

Art. 11.

Ein Regierungskommissar, der Generaldirektor der Eisenbahnen und des Transportwesens im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist, hat einen Sitz im Verwaltungsrat und Zutritt zum Vorstand. Diesem Kommissar steht ein Eisenbahnfinanzkontrolleur als beigeordneter Kommissar zur Seite.

Der Regierungskommissar kann verlangen, daß eine von ihm aufgeworfene Frage auf die Tagesordnung gesetzt wird; er kann gegebenenfalls eine Versammlung des Verwaltungsrats oder des Vorstandes veranlassen.

Das Regierungskommissariat umfaßt außerdem Kommissarvertreter und eine Geschäftsstelle unter den Voraussetzungen, wie sie für die Gesamtheit der Regierungskommissariate bei den Vorständen der Staatseisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen vorgesehen sind.

Die nationale Gesellschaft hat die Verwaltungskosten für das Regierungskommissariat zu tragen. Sie sind, vorbehaltlich späterer Abänderung, gleich den Sätzen, die früher für die Gesamtheit der Regierungskommissariate bei den Vorständen der Staatseisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen in Anwendung des Artikels 10 der Notverordnung vom 16. November 1926 und des Artikels 9 der Notverordnung vom 1. Dezember 1926 festgelegt worden sind.

Art. 12.

Der Regierungskommissar erhält mindestens acht Tage vor jeder Sitzung des Verwaltungsrats einen schriftlichen Bericht über jede der dem Verwaltungsrat unterbreiteten Angelegenheiten.

Von dieser Regel kann abgewichen werden, wenn der Präsident des Verwaltungsrats und der Regierungskommissar einig darüber sind.

Art. 13.

Der Verwaltungsrat erhält für die Verwaltung der nationalen Gesellschaft die weitgehendsten Vollmachten, und zwar unter den Bedingungen, die durch die Satzung der Gesellschaft festgelegt werden.

Er kann alle seine Vollmachten oder einen Teil davon auf den Vorstand unter den Bedingungen übertragen, die durch diese Satzung festgelegt werden.

Der Präsident des Verwaltungsrats ernennt vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen des Artikels 15 den Generaldirektor, den beigeordneten Generaldirektor und den Generalsekretär auf Vorschlag des Verwaltungsrats und vorbehaltlich der Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Er ernennt außerdem die Direktoren und hauptsächlichen Dienststellenleiter auf Vorschlag des Generaldirektors und nach Begutachtung des Vorstandes.

Art. 14.

Am 1. Januar 1938 werden sowohl die Artikel 6, 7 und 8 des Abkommens vom 28. Juni 1921 wie der Artikel 1 des Zusatzabkommens vom 6. Juli 1933 nicht mehr angewendet.

Titel III.

Leitung und Organisation der Gesellschaft.

Art. 15.

Dem Generaldirektor wird ein beigeordneter Generaldirektor beigegeben. Außerdem wird ein Posten eines Generalsekretärs geschaffen.

Der Generaldirektor, der beigeordnete Generaldirektor und der Generalsekretär werden unter den im Artikel 13 festgelegten Bedingungen ernannt.

Für den Übergang werden die ersten Inhaber dieser Stellen durch Verordnung des Ministers für öffentliche Arbeiten ernannt.

Der Generaldirektor, der beigeordnete Generaldirektor und der Generalsekretär können nur nach vorheriger Anhörung des Verwaltungsrats von der Behörde, die sie ernannt hat, ihrer Ämter enthoben werden. Wenn jedoch der Verwaltungsrat nicht übereinstimmender Meinung ist, wird die Entscheidung durch Erlaß des Ministers für öffentliche Arbeiten getroffen.

Dem Generaldirektor obliegt die Ernennung und Beförderung der Gefolgschaft vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 13.

Art. 16.

Der Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft hat vor dem 30. Juni 1938 in Ausübung der Reform der Eisenbahnen allgemeinen Interesses, die Gegenstand dieses Abkommens ist, ein Gesamtprogramm der Sparmaßnahmen aufzustellen zwecks Reorganisation und Vereinfachung der Dienststellen.

Art. 17.

Der Vorstand der großen Eisenbahnnetze und die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft, sowie die Verwaltungen der Staatseisen-

bahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen haben bis zum 1. Januar 1938 auf Ersuchen der nationalen Gesellschaft die notwendigen Maßnahmen zur Organisation der neuen Dienststellen der nationalen Gesellschaft unter Leitung ihres Verwaltungsrats zu treffen.

Titel IV.

Finanzbestimmungen.

Art. 18.

Jedes Jahr vor dem 1. November stellt der Verwaltungsrat den Haushalt für das folgende Geschäftsjahr fest.

Die voraussichtlichen Einnahmen jeder Art müssen schon im Geschäftsjahr 1938 mindestens dem Betrag sämtlicher Ausgaben und Lasten aller Art gleichkommen, die der Gesellschaft obliegen und die im Artikel 21, jedoch mit Ausnahme des Abschnittes B c) aufgezählt sind.

Der Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft ist verpflichtet, durch Tariferhöhungen oder Tarifanpassungen, wenn nicht genügende Ersparnisse vorhanden sind, für das Gleichgewicht in den Haushaltsvoranschlägen zu sorgen, desgleichen alle Änderungen der so vorgesehenen Lage ins Auge zu fassen, die im Laufe des Geschäftsjahres in Erscheinung treten und die sich insbesondere ergeben könnten:

entweder aus einer Erhöhung von mehr als 5 % der voraussichtlichen Betriebsausgaben in den grundlegenden Bestandteilen;

oder aus einer gleichwertigen Herabsetzung der vorgesehenen Betriebseinnahmen;

oder aus einer Entwicklung der Einnahmen oder Ausgaben, die geeignet sind, das vorgesehene Haushaltsgleichgewicht in Frage zu stellen.

Die auf Grund der obigen Bestimmungen vorgeschlagenen Tarifanpassungen oder Tariferhöhungen werden vom Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft vorgeschlagen und zwecks Begutachtung dem Oberen Rat für das Beförderungswesen unter den Bedingungen unterbreitet, die in der Satzung dieses letzteren vorgesehen sind. Sie werden vollgültig ausführbar, wenn der Minister der öffentlichen Arbeiten auf gleichlautendes Gutachten des Finanzministers hin nicht innerhalb eines Monats von dem Tage ab Einspruch erhebt, an dem der Verwaltungsrat diese Maßnahme vorgeschlagen hat. Wird Einspruch eingelegt, so hat die Regierung sofort vom Parlament die Bewilligung eines Kredites zu verlangen, der dem Erträgnis gleichkommt, welches von der vorgeschlagenen Tariferhöhung oder Tarifanpassung erwartet wurde; dieser Betrag wird an die Gesellschaft gezahlt. Wenn die Bewilligung dieses Kredites seitens des Parlaments nicht innerhalb zweier Monate vom Tage des Vorschlages des Verwaltungsrats erfolgt, sind die von dem letzteren vorgeschlagenen Maßnahmen vollwirksam anwendbar. Für den Fall, daß der Vorschlag innerhalb des Zwischenraumes zwischen zwei parlamentarischen Tagungen gemacht wird, kann diese Frist auf drei Monate verlängert werden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann im Einvernehmen mit dem Finanzminister von der nationalen Gesellschaft eine Tarifsenkung verlangen. In diesem Falle hat die Regierung sofort vom Parlament einen Kredit zu fordern, der zur Deckung des Einnahmeverlustes bestimmt ist, welcher sich für die

nationale Gesellschaft aus der Anwendung der auferlegten Maßnahme ergibt und dessen Betrag an diese letztere ausgeschüttet wird. Die besagte Maßnahme wird erst nach Bewilligung des oben vorgesehenen Kredites in Anwendung gebracht.

Art. 19.

Das vollständige Gleichgewicht für die Gesamtheit der Ausgaben und Einnahmen der nationalen Gesellschaft muß fortschreitend sichergestellt werden.

Zu diesem Zwecke müssen die Ausgaben, die unter B c des Artikels 21 aufgeführt sind, von der nationalen Gesellschaft unter den in den Absätzen 3 ff. des vorhergehenden Artikels festgelegten Bedingungen in fünf gleichen Jahresabschnitten vom 1. Januar 1939 ab gedeckt werden, so daß das vollständige Gleichgewicht spätestens für das Geschäftsjahr 1943 sichergestellt ist.

Die nationale Gesellschaft erhält gegebenenfalls vom Fiskus in der Form der im Artikel 25 vorgesehenen Vorschüsse die Beträge, die den Lasten entsprechen und die in Anwendung des vorhergehenden Abschnittes noch nicht in das finanzielle Gleichgewicht der Gesellschaft aufgenommen worden sind.

Dem Staat werden diese Vorschüsse unter den im Artikel 24 am Schlusse vorgesehenen Bedingungen zurückerstattet.

Die Ersparnisse, die sich aus allen Operationen ergeben, welche die Herabminderung der finanziellen Lasten der nationalen Gesellschaft zum Zwecke haben, welche unter B c des Artikels 21 bezeichnet sind, mindern zwangsläufig den Teil der besagten Lasten, der noch durch Vorschüsse des Fiskus gedeckt ist.

Art. 20.

Für jedes Geschäftsjahr macht die nationale Gesellschaft Vorschläge betreffend des an sie auszuschüttenden Betrages, um die Gestehungskosten für die von ihr getätigten Dienste zu decken, die sie der Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung auf Grund der Submissionsbedingungen unentgeltlich oder zu herabgesetzten Preisen geleistet hat.

Die ersten Vorschläge werden im Laufe des zweiten Vierteljahres des Geschäftsjahres 1938 gemacht.

Dieser Betrag wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Post, Telegraphen und Fernsprecher festgesetzt.

Wenn dieses Einvernehmen nicht vor dem 1. Januar 1939 erfolgt ist, werden die Leistungen an die Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung von diesem Zeitpunkt ab von dieser Verwaltung zu den handelsüblichen Tarifen für ähnliche Leistungen bezahlt.

Zwecks Herabsetzung der im ersten Absatz dieses Artikels bezeichneten Gestehungskosten kann gemeinsam von der Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung und der nationalen Gesellschaft eine Überprüfung der Verpflichtungen der nationalen Gesellschaft gegenüber dieser Verwaltung vorgenommen werden.

Art. 21.

Die Jahresabrechnung der nationalen Gesellschaft umfaßt:

A. An Einnahmen die Einnahmen aller Art, einschließlich die auf Grund des Artikels 18 ausgeschütteten Subventionen;

B. an Ausgaben:

a) die eigentlichen Betriebsausgaben, einschließlich die jährliche Ausstattung des Erneuerungsfonds für Einrichtungen und Material, die im ersten Absatz des Artikels 23 vorgesehen sind;

b) den Betrag der wirklichen gerechtfertigten Lasten (Zinsen, Amortisation, Nebenkosten usw.), des Gesellschaftskapitals und der Anleihen jeder Art, die von der Gesellschaft oder für ihre Rechnung nach dem 1. Januar 1938 aufgenommen worden sind, wobei alle Zurückzahlungen und Jahreszahlungen, die der Staat, die Departements, die Gemeinden und Privatpersonen schulden, abgezogen werden;

c) den Betrag der wirklichen gerechtfertigten Lasten (Zinsen, Amortisation, Nebenkosten usw.) anderer Anleihen aller Art, die die nationale Gesellschaft auf Grund der Artikel 30 und 31 übernommen hat, abzüglich aller Zurückzahlungen und Jahresleistungen, die der Staat, die Departements, die Gemeinden und Privatpersonen schulden;

d) die Ausfälle bei Nebenbetrieben und finanziellen Beteiligungen, die Gebühren, Rückzahlungen, Jahresleistungen und alle anderen Lasten, die der Gesellschaft auf Grund ihres Gesellschaftszweckes obliegen;

e) die Beträge, die der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft in Anwendung des obigen Artikels 5 gezahlt werden;

f) die im Artikel 36 vorgesehenen Prämien;

g) die Erstattung der Vorschüsse an den Fiskus, die im zweiten Absatz des Artikels 25 vorgesehen sind.

Art. 22.

Die Beträge, die aus Vorwegnahmen herrühren, welche die nationale Gesellschaft auf ihre Ausgaben und Lasten in Ausführung der Verordnung vom 16. Juli 1935, welche eine Vorwegnahme von 10 % auf die öffentlichen Ausgaben vorsieht, der Verordnung vom 25. Juli 1935 und der folgenden Texte getätigt hat, werden von den in Artikel 21 vorgesehenen Ausgaben und Lasten abgezogen.

Art. 23.

Es wird ein Fonds für die Erneuerung der Einrichtungen und des Materials der nationalen Gesellschaft gebildet. Dieser Fonds wird in erster Linie durch einen jährlichen Zuschuß gespeist, der für jedes Geschäftsjahr 20 % des Überschusses der zusätzlichen Ausgaben der ersten Einrichtung im eigentlichen Sinne (Einrichtungen und Material) über den ursprünglichen Wert der aufgehobenen Einrichtungen nebst Material beträgt.

Außerdem erhält der Fonds einen Bruchteil des Überschusses des jährlichen Liquidationskontos unter den in Artikel 24 dargelegten Bedingungen.

Art. 24.

Wenn das im Artikel 21 erwähnte jährliche Liquidationskonto am Schlusse des Geschäftsjahres einen Rest hinterläßt, so wird dieser zu höchstens 80 % seines Betrages für die Rückzahlung der Vorschüsse an den Fiskus verwendet, die dieser der nationalen Gesellschaft in Anwendung des Artikels 25 bewilligt hat, der übrige Rest hat den Erneuerungsfonds für Einrichtungen und Material, der im Artikel 23 beschrieben ist, zu speisen.

Wenn dieser übrige Rest, erhöht um den ursprünglichen Wert der aufgehobenen Einrichtungen und des Materials und um den jährlichen Zuschuß, der im Artikel 23 erwähnt ist, 3 % der Ausgaben für die Einrichtung im eigentlichen Sinne übersteigt, die in der Bilanz vom 31. Dezember des in Betracht kommenden Geschäftsjahres eingetragen sind, wird der Überschuß zur Bildung eines Reservefonds verwendet, bis dieser Fonds 10 % des Betrages der Betriebseinnahmen des Geschäftsjahres erreicht hat, und darüber hinaus wird er zur Rückzahlung der Vorschüsse verwendet, die der Fiskus dem gemeinsamen Fonds gegeben hat, der durch Artikel 13 des Abkommens vom 28. Juni 1921 errichtet worden ist, wobei das Kapital abgezogen wird, das durch den Nennwert derjenigen B-Aktien dargestellt wird, die der Einlage des Staates beim Titel der besagten Vorschüsse entsprechen.

Art. 25.

Wenn am Schlusse des Geschäftsjahres das jährliche im Artikel 21 erwähnte Liquidationskonto einen Ausfall in Erscheinung treten läßt, so wird dieser zunächst aus den Hilfsquellen des im Artikel 21 erwähnten Reservefonds gedeckt und darauf durch direkte Kapitalvorschüsse seitens des Fiskus, die der Staat als Bürge leistet. Diese Vorschüsse werden in Staffeln ausgeschüttet, und zwar so regelmäßig wie möglich zwischen dem 1. Januar und dem 30. Juni des folgenden Geschäftsjahres und werden unter den im Artikel 24 vorgesehenen Bedingungen zurückerstattet.

In dem Maße, wie diese Vorschüsse den Betrag der Lasten übersteigen, die in Anwendung des zweiten Absatzes des Artikels 19 noch nicht in das finanzielle Gleichgewicht der Gesellschaft aufgenommen worden sind, werden sie dem Fiskus spätestens am 31. Dezember des Geschäftsjahres zurückerstattet, der auf dasjenige folgt, in dem sie bewilligt worden sind; sie sind verzinslich zu dem um 1 % erhöhten Diskontsatz der Bank von Frankreich.

Art. 26.

Die nationale Gesellschaft kann nur Anleihen zum Zwecke der Deckung der Ausgaben für ihre Einrichtung aufnehmen, und zwar unter den Voraussetzungen, die in den Artikeln 28 und 43 bestimmt sind, ferner um ihren Geldverpflichtungen nachzukommen.

Art. 27.

Wenn im Laufe des Geschäftsjahres der Fiskus der nationalen Gesellschaft Vorschüsse bewilligt, so sind diese verzinslich zu dem um 1 % erhöhten Diskontsatz der Bank von Frankreich. Ihre Rückerstattung wird automatisch auf die Zahlungen angerechnet, die der Staat auf Grund des ersten Absatzes des Artikels 25 leistet.

Art. 28.

Die zusätzlichen Ausgaben der ersten Einrichtung für das rollende Material, des Mobiliars und die Werkzeugausrüstung und die dazugehörenden Ausgaben, nämlich: Vorräte, Beteiligungen und Kapitalwert der rückwirkenden Pensionen, die im Gesetz vom 28. Dezember 1911 vorgesehen sind, werden von der nationalen Gesellschaft getragen.

Sie werden in dem vom Verwaltungsrat bestimmten Umfange aus dem Erneuerungsfonds gedeckt, dessen Bildung Gegenstand des obigen Artikels 23 ist und im übrigen von dem Ertrag der Ausgaben von Obligationen oder Bons, deren Arten durch Erlaß des Finanzministers festgelegt werden.

Art. 29.

Wenn der Finanzminister es bei ihnen beantragt, geben die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft bis zum 1. Januar 1943 Anleihen zur Deckung aller oder eines Teiles der im Artikel 28 erwähnten Ausgaben aus. Sie sorgen unter den im Artikel 30 vorgesehenen Bedingungen für die Verwaltung und den Dienst dieser Anleihen; die tatsächlich gerechtfertigten Lasten werden ihnen erstattet, die diesen Anleihen entsprechen (Zinsen, Amortisation, Nebenkosten usw.).

Art. 30.

Bis zum Ablauf ihrer diesbezüglichen Konzessionen sorgen die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft für die Verwaltung und den Dienst der von ihr oder vom Verband der großen Ringbahn vor dem 1. Januar 1938 für ihre eigene Rechnung oder für Rechnung des Staates ausgegebenen Anleihen.

Jedoch kann die nationale Gesellschaft vom 1. Januar 1943 bis zum 1. Januar jedes Jahres und bei jährlicher Kündigung die Verwaltung und den Dienst der besagten Anleihen übernehmen.

Auf jeden Fall wird nach Ablauf der Konzession jeder Gesellschaft bis zum 31. Dezember 1982 die Verwaltung und der Dienst der Anleihen, die der besagten Gesellschaft oblag, von der nationalen Gesellschaft besorgt.

Der Dienst der von der Verwaltung der Staatseisenbahnen ausgegebenen Anleihen wird direkt vom Fiskus übernommen.

Solange die Gesellschaften einerseits und der Fiskus andererseits die Verwaltung und den Dienst ihrer Wertpapiere besorgen, erhalten sie von der nationalen Gesellschaft am Vortage jedes Fälligkeitszeitpunktes einen Betrag, der die wirklichen und gerechtfertigten Lasten dieser Anleihen darstellt (Zinsen, Amortisationen, Nebenkosten usw.).

In Abänderung der Bestimmungen des sechsten Absatzes des Artikels 1 dieses Abkommens behält jede Gesellschaft für die von ihr übernommenen Wertpapiere und der Fiskus für die Staatseisenbahnpapiere die Fonds, die am 31 Dezember 1937 die Rückstände auf Zinsscheine und Erstattungsbeträge für diese Wertpapiere darstellen, desgleichen die Salden aller anderen Konten bezüglich der laufenden Geschäfte in bezug auf Wertpapiere.

Die nationale Gesellschaft sorgt schon vom 1. Januar 1938 ab für die Verwaltung und den Dienst der von der Elsaß-Lothringischen Staatseisenbahnverwaltung ausgegebenen Anleihen.

Art. 31.

Die Nord-Gesellschaft, die Ost-Gesellschaft, die Gesellschaft Paris-Orleans, die Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und die Süd-Gesellschaft, desgleichen die Verwaltungen der Staatseisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen geben gegebenenfalls jede für den sie betreffenden Teil Anleihen zur Deckung der Ausgaben für die Einrichtung einschließlich der zugehörigen Ausgaben aus, die vor dem 1. Januar 1938 getätigt und zu jenem Zeitpunkt noch nicht gedeckt worden sind, desgleichen, falls der Finanzminister sie darum ersucht, für die Deckung der Ausfallbeträge im Betriebe, die vor diesem Zeitpunkt liegen und die noch nicht durch Ausgabe von Obligationen oder Bons gedeckt sind.

Die oben bezeichneten Gesellschaften und Verwaltungen geben gleichfalls, wenn der Finanzminister sie darum ersucht, Anleihen für die Rückzahlung, die Konsolidierung oder die Umwandlung ihrer Anleihen aus, die am 1. Januar 1938 vorhanden sind, oder der Anleihen, die von ihnen nach diesem Zeitpunkt zur Deckung der Ausgaben für die Einrichtung ausgegeben worden sind oder der Ausfälle aus dem Betriebe, die vor diesem Zeitpunkte liegen.

Die dem Finanzminister auf Grund des vorhergehenden Absatzes gegebene Ermächtigung endet von dem Zeitpunkte ab, an dem die nationale Gesellschaft für die Verwaltung und den Dienst der besagten Anleihen Sorge trägt.

Die Verwaltung und der Dienst der in den beiden vorhergehenden Absätzen erwähnten Anleihen, wie die Erstattung der tatsächlichen und gerechtfertigten Lasten (Zinsen, Amortisationen, Nebenkosten usw.), die diesen Anleihen entsprechen, werden unter den im Artikel 30 vorgesehenen Bedingungen sichergestellt.

Art. 32.

Die nationale Gesellschaft erhält vom Staate Jahreszahlungen, deren Gesamtsumme decken muß:

1. Die tatsächlichen gerechtfertigten Lasten (Zinsen, Amortisation, Nebenkosten usw.) für die Anleihen, die vor dem 1. Januar 1938 von der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft, ferner von den Verwaltungen der Staatseisenbahnen und der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen zur Deckung der Ausgaben für die Einrichtung oder der Ausfälle im Betriebe ausgegeben worden sind, die dem Staat obliegen, und zwar entweder als Haushaltsausgaben oder Ausgaben der selbständigen Amortisationskasse oder als Ausgaben für Ausfälle 1921—1925;

2. die tatsächlichen gerechtfertigten Lasten (Zinsen, Amortisationen, Nebenkosten usw.) der neuen Anleihen, die vom 1. Januar 1938 ab zur Deckung der erstattungsfähigen Ausgaben für die Einrichtung oder für die Deckung solcher Ausfälle im Betriebe ausgegeben werden, die vor diesem Zeitpunkt liegen und die zu diesem Zeitpunkt noch nicht gedeckt sind.

Diese Jahreszahlungen werden an die nationale Gesellschaft nach einem Plan geleistet, der gemeinsam vom Minister der öffentlichen Arbeiten und Finanzminister bestimmt wird.

Der Betrag der Jahreszahlungen wird abgeändert unter Berücksichtigung der endgültigen Konten der früheren Eisenbahnnetze bis einschließlich das Geschäftsjahr 1937, ferner der Rückzahlungen und Umwandlungen der Anleihen, für die diese Jahreszahlungen bestimmt sind.

Außerdem erhält die nationale Gesellschaft vom Staat — oder zahlt an ihn — alle anderen Jahreszahlungen, die durch frühere Abmachungen vorgesehen sind.

Art. 33.

Die in den Artikeln 29, 30 und 31 vorgesehenen Anleihen genießen die Garantie des Staates.

Art. 34.

Die Lasten der Anleihen, die entweder von den Gesellschaften und den Verwaltungen der Staatseisenbahnen und Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen oder von der nationalen Gesellschaft ausgegeben worden sind, deren Amortisationsdauer über den 31. Dezember 1982 hinausgehen sollte, werden von diesem Zeitpunkt ab von dem Staat getragen.

Die Dauer dieser beiden Anleihen, die vom 1. Januar 1938 ab ausgegeben werden, übersteigt auf keinen Fall sechzig Jahre.

Art. 35.

Die Buchführung der nationalen Gesellschaft wird nach den Grundsätzen der kaufmännischen Buchführung geführt. Sie umfaßt ein Einrichtungskonto, ein jährliches Betriebskonto und verschiedene Konten.

Die Anrechnungen bei diesen verschiedenen Konten geschehen grundsätzlich und vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens nach den Regeln, die gegenwärtig für die großen Eisenbahnlinien allgemeinen Interesses angewendet werden.

Die gegenwärtig unter die zusätzlichen Arbeiten eingereihten großen Ausgaben, deren Einheitsbetrag nicht 200 000 Franken oder später eine durch Ministerialerlaß festzulegende Ziffer übersteigt, werden jedoch als Betriebsausgaben angesehen.

Art. 36.

Gefolgschaft der nationalen Gesellschaft, ihrem Vorstand und ihrem Verwaltungsrat werden für Verwaltungsergebnisse auf technischem und kaufmännischem Gebiete Betriebsprämien gewährt, die wie folgt berechnet werden:

Von dem Geschäftsjahr ab, für das die Gesamtheit der Ausgaben, die in B c des Artikels 21 aufgeführt sind, in das finanzielle Gleichgewicht der Gesellschaft aufgenommen ist, ist die Prämie unter die Gefolgschaft, die nicht zu den leitenden Beamten gehört, gleich fünfzig Tausendstel des Überschusses der Einnahmen jeder Art, erhöht um die Beförderungssteuer, über die neunzig Hundertstel der Gesamteinnahmen des Artikels 21 B.

Für die Geschäftsjahre, in denen ein Bruchteil von einem Viertel, einem Drittel, der Hälfte oder einem Fünftel der im obigen Absatz c genannten Ausgaben in den finanziellen Ausgleich der Gesellschaft aufgenommen wird, wird die Kennziffer der Prämien auf achtundvierzig, sechsundvierzig, vierundvierzig oder zweiundvierzig Tausendstel herabgesetzt und die Kennziffer der Ausgaben auf einundneunzig, zweiundneunzig, dreiundneunzig oder vierundneunzig Hundertstel erhöht.

Wenn in einem Geschäftsjahr kein Teil der Ausgaben des Absatzes c in das finanzielle Gleichgewicht der Gesellschaft aufgenommen worden ist, wird der Prämienkoeffizient auf 40 Tausendstel und der Koeffizient der Ausgaben auf 95 Hundertstel festgesetzt.

Die so berechnete Prämie darf niemals sechs Tausendstel der Einnahmen aller Art, erhöht um die Beförderungssteuer, übersteigen. Wenn die Einnahmen aller Art, erhöht um die Beförderungssteuer, nicht den Bruchteil der Ausgaben übersteigen, der bei der Berechnung der Prämie von diesen Einnahmen abgezogen wird, so wird keine Prämie verteilt.

Die dem Verwaltungsrat, dem Vorstand und den leitenden Beamten gewährte Prämie ist jährlich gleich fünfzehn Hundertstel der Prämie, die der nichtleitenden Gefolgschaft gewährt wird.

Art. 37.

Ein übereinstimmender Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers setzt nach Anhörung der nationalen Gesellschaft die Verteilungsart der beiden im Artikel 36 erwähnten Prämien fest.

Titel V.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 38.

Alle Beamten der großen Eisenbahnnetze, die sich am 31. Dezember 1937 im aktiven Dienst befinden, werden vom 1. Januar 1938 in die Reihen der Gefolgschaft der nationalen Gesellschaft mit demselben Rang, derselben Stufe und dem gleichen Dienstalter übernommen, die sie bei ihrem Eisenbahnnetz hatten.

Die Gefolgschaft der vertragschließenden Gesellschaften und Verwaltungen, die sich am 31. Dezember 1937 bei anderen Eisenbahnen als den großen Eisenbahnnetzen im aktiven Dienst befindet, behält die gleichen Rechte auf Übernahme oder Wiederübernahme in die nationale Gesellschaft, die sie bei der in Frage kommenden Gesellschaft oder Verwaltung gehabt hätte.

Die Dienstzeit der in die Reihen der nationalen Gesellschaft übernommenen Beamten, die sie bei ihrem früheren Eisenbahnnetz hatten, wird für die Berechnung ihrer Ruhegehaltsbezüge ebenso berücksichtigt, wie wenn es eine Dienstzeit bei der nationalen Gesellschaft gewesen wäre.

Die Gesellschaften können bei der nationalen Gesellschaft, wenn sie die damit verbundenen Lasten erstatten, verlangen, daß die Gefolgschaft, die für ihren eigenen Dienst nötig ist, zu ihnen abgeordnet wird. Dabei liegt jedoch die Liquidation der Konten des öffentlichen Bereichs für die Geschäftsjahre 1937 und frühere Geschäftsjahre der nationalen Gesellschaft ob.

Art. 39.

Die nationale Gesellschaft übernimmt sämtliche Guthaben der Ruhestandskassen und der Unfallschädenkassen am 1. Januar 1938, so wie sie in diesem Zeitpunkt sind.

Sie benutzt diese Guthaben in entsprechender Höhe einerseits zur Bildung eines einzigen Reservefonds für die Ruhestandskassen der Gefolgschaft und andererseits zur Bildung eines einzigen Reservefonds für die Unfallschädenkassen. Sie tritt an die Stelle jedes Eisenbahnnetzes in deren sämtliche Rechte und Verpflichtungen ein.

Zu diesem Zwecke nimmt sie, soweit die Ruhestandsbezüge der Gefolgschaft in Frage kommen, unter ihre Betriebsausgaben jährlich die Beträge auf, die notwendig sind, um in jedem Geschäftsjahr die Hilfsquellen des Sonderfonds für Ruhegelder (Abzüge der Beamten und andere vorgeschriebene Hilfsquellen, Erträgnisse aus Kapitalanlagen und Einkünfte aus Wertpapieren und Kapitalien, die aus Ruhegeldern, Schenkungen und Vermächtnissen gebildet werden) auf die Höhe der Ausgaben zu bringen (Rückstände oder Kapitalien der Ruhegelder, Erstattung der Abzüge, Abfindungen und Verwaltungskosten).

Die Beamten der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans und der Süd-Gesellschaft, die am 31. Dezember 1937 den Fürsorgekassen dieser Eisenbahnnetze angeschlossen sind, bleiben bei diesen Kassen. Da tritt die nationale Gesellschaft in bezug auf diese Fürsorgekassen an die Stelle der besagten Gesellschaften.

Art. 40.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister besitzen gegenüber der nationalen Gesellschaft und ihrer Gefolgschaft die Rechte und Vollmachten, die ihnen gegenwärtig gegenüber den großen Eisenbahnnetzen und ihrer Gefolgschaft gemäß den geltenden gesetzlichen und Verwaltungsbestimmungen zustehen.

Die nationale Gesellschaft unterliegt den Klauseln und Bedingungen der Konzessionsbedingungen, die vor dem 1. Januar 1938 nach Anhörung der nationalen Gesellschaft durch einen Erlaß gebilligt werden, der vom Minister der öffentlichen Arbeiten und vom Finanzminister gegengezeichnet und vom Staatsrat erlassen ist. Diese Konzessionsbedingungen entsprechen grundsätzlich den Konzessionsbedingungen, die dem Gesetz vom 4. Dezember 1875 beigefügt sind; dabei werden einerseits die Bestimmungen der Artikel 3, 13, 20, 27, 32, 35 bis 41, 42 bis 50, 62, 68 und 69 durch entsprechende Bestimmungen ersetzt, andererseits findet eine Anpassung an die verschiedenen gesetzlichen und Verwaltungsbestimmungen und insbesondere an die beiden Erlasse vom 30. Dezember 1933 und 19. Januar 1934 statt.

Die neuen Konzessionsbedingungen, die zu einem gegebenen Zeitpunkt nicht mehr der Lage der Eisenbahn entsprechen, können auf Vorschlag der nationalen Gesellschaft und durch Erlaß des Staatsrats, der vom Minister der öffentlichen Arbeiten und Finanzminister gegengezeichnet ist, abgeändert werden.

Art. 41.

a) Die nationale Gesellschaft legt dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister jedes Jahr vor dem 1. November den Haushaltsvoranschlag für das nächste Geschäftsjahr vor.

Dieser Voranschlag enthält die notwendigen Nachweise.

Sie übermittelt dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister ihre Programme für Arbeiten, für rollendes Material und ganz allgemein alle ihre Vorschläge für Ausgaben für das kommende Geschäftsjahr zur Genehmigung. Der Betrag der auszugebenden Anleihen zur Deckung dieser Ausgaben wird vom Finanzminister festgesetzt.

b) Während des Geschäftsjahres unterbreitet die nationale Gesellschaft dem Minister der öffentlichen Arbeiten zwecks Genehmigung alle neuen zu dem ersten Programm hinzukommenden Pläne zum Erwerb rollenden Materials, Mobiliars und Ausrüstung, die auf ihr Einrichtungskonto zu setzen sind, soweit der Betrag 200 000 Franken übersteigt, vorbehaltlich späterer Nachprüfung dieser letzteren Ziffer durch Ministerialerlaß.

Weiter trifft sie alle notwendigen Maßnahmen, damit der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister Monat für Monat die Betriebseinnahmen und Ausgaben verfolgen können.

Die von der nationalen Gesellschaft geführten Statistiken müssen die Beurteilung des Betriebsergebnisses für eine bestimmte Strecke oder einen bestimmten Streckenteil ermöglichen.

c) Alsbald nach der im Artikel 6 vorgesehenen Generalversammlung übermittelt die nationale Gesellschaft ihre Abrechnungen auf das vorhergehende Geschäftsjahr dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister. Die endgültige Feststellung dieser Abrechnungen geschieht nach gutachtlicher Äußerung der Prüfungskommission für Eisenbahnabrechnungen.

Art. 42.

Die gemäß Artikel 4 des Zusatzabkommens vom 6. Juli 1933 und Artikel 7 des Abkommens vom 28. Juni 1921 eingerichtete Preiskommission behält gegenüber der nationalen Gesellschaft ihre gegenwärtigen Befugnisse unter den in diesen Texten bestimmten Bedingungen, aber nur betreffs:

einerseits der Abschlüsse, deren Nettobetrag 200 000 Franken übersteigt;

andererseits der Verträge, die die Erhebung oder die Ausschüttung eines jährlichen Betrages von mehr als 20 000 Franken betreffen und die die Gesellschaft für solange verpflichten, daß der Betrag im ganzen 200 000 Franken übersteigt.

Die in diesem Artikel angegebenen Mindestbeträge können durch Erlasse des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung der nationalen Gesellschaft abgeändert werden.

Art. 43.

Die Einrichtung von neuen Strecken oder Streckenabschnitten darf nur weiterbetrieben werden, wenn sie schon bewilligt oder als gemeinnützig erklärt worden sind und wenn die eigentlichen Bauarbeiten zum Zeitpunkte dieses Abkommens unternommen sind; für diese Strecken oder Streckenabschnitte wird der Bau vom 1. Januar 1938 ab zu den Bedingungen ausgeführt, die in dem Konzessionsabkommen oder in der Erklärung der Gemeinnützigkeit festgelegt sind, wobei die nationale Gesellschaft an die Stelle der beteiligten Gesellschaft oder Verwaltung tritt.

Für alle anderen neuen Strecken oder Streckenabschnitte werden die Bedingungen der Einrichtung und der Finanzierung in jedem Falle durch ein Abkommen zwischen dem Staate und der nationalen Gesellschaft festgelegt.

Art. 44.

Der Staat erkennt der Nord-Gesellschaft, der Ost-Gesellschaft, der Gesellschaft Paris-Orleans, der Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer und der Süd-Gesellschaft das volle Eigentum und das freie Verfügungsrecht über ihre Privatvermögen zu, vorbehaltlich von Änderungen, die sich aus endgültigen Abrechnungen und unter nachstehenden Vorbehalten ergeben:

Das Privatvermögen, das die nationale Gesellschaft nach übereinstimmender Prüfung mit den Gesellschaften zum Eisenbahnbetrieb für notwendig hält, wird dieser Gesellschaft unter den Bedingungen des nachstehenden Absatzes übertragen.

Dieses Vermögen wird, falls kein Einvernehmen erzielt wird, nur für jede Gesellschaft von einem Schiedsgericht bestimmt. Das Schiedsgericht setzt sich zusammen aus einem Sachverständigen, der von der beteiligten Gesellschaft bestimmt wird, aus einem Sachverständigen, der von der nationalen Gesellschaft mit der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bestimmt wird, und einem Schiedsrichter, der von dem Chefpräsidenten des Kassationshofes bestimmt wird. Das Schiedsgericht setzt den Betrag der Entschädigung fest, der die nationale Gesellschaft im Hinblick auf die Übertragung

dieses Vermögens schuldet. Gegen diesen Schiedsspruch ist ein Rechtsmittel vor dem Staatsrat gegeben.

Vom 1. Januar 1938 ab mietet die nationale Gesellschaft die Grundstücke oder Räume, die zum Privateigentum der Gesellschaften gehören, soweit sie gegenwärtig für den Eisenbahndienst oder für Wohnungen von Beamten der zugehörigen öffentlichen Dienststellen bestimmt sind. Diese Vermietung geschieht zu den Bedingungen, die am 31. Dezember 1937 in Kraft sind. Jedoch kann eine Nachprüfung auf Grund der Mietpreise für ähnliche Grundstücke in vergleichbarer Lage stattfinden. Findet keine Einigung statt, so entscheidet das genannte Schiedsgericht unter den Bedingungen des vorhergehenden Absatzes. Die besagte Miete endet, wenn die Parteien sich nicht gütlich einigen, erst durch Abtretung der besagten Grundstücke an die nationale Gesellschaft unter den Bedingungen, die im vorhergehenden Absatz angegeben sind und spätestens am 31. Dezember 1955.

Art. 45.

Die Gesellschaften verzichten auf jeden Einspruch gegen die vor dem 1. September 1937 ergangenen ministeriellen Erlasse, die endgültig ihre Abschlußrechnungen abschließen. Sie nehmen infolgedessen alle laufenden Klagen zurück, verzichten auf ihre Rechte und tragen die Kosten dieser Verzichte.

Dagegen werden zu Lasten der Gesellschaften an den Abrechnungen, derentwegen noch keine Ministerialerlasse ergangen sind, nur folgende Abänderungen genommen:

Diejenigen, die sich aus der Anwendung der im ersten Absatz erwähnten Erlasse für die besagten Geschäftsjahre auf die gleichen Fälle ergeben.

Diejenigen, die etwa die Folge schwerer Verstöße gegen die Regeln der Anrechnung bei den Konten sein könnten — wobei aber nur solche Ausgaben, die nicht im unmittelbaren Interesse der Eisenbahn gewesen sind, zu Lasten der Gesellschaften abgeändert werden können.

Art. 46.

Die Süd-Gesellschaft hat keine Zahlung mehr auf die Vorschüsse der Süddepartementseisenbahngesellschaft zu leisten. Es handelt sich dabei um Beträge und Anteile nach Artikel 1 des Abkommens vom 27. Juni 1912 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Süd-Eisenbahn-Gesellschaft, durch Gesetz vom 13. Juli 1912 genehmigt und durch verschiedene Zusatzverträge ergänzt, die wiederum durch die Gesetze vom 4. Januar 1920 und 5. April 1923 genehmigt worden sind.

Art. 47.

Die Zuteilung von Aktien, gemäß Artikel 2 dieses Abkommens an die Gesellschaften, hat zur Folge, daß die Gesellschaften ihre Rechte auf Vergütung für Rücknahme oder Rückkauf verlieren, die ihnen gemäß Artikel 36 und 37 der Konzessionsbedingungen zustehen, und zwar in der ergänzenden oder abgeänderten Fassung, wie sie sich aus den Abkommen von 1883, dem Artikel 20 des Abkommens vom 28. Juni 1921 und dem Artikel 21 desselben Abkommens (abgeändert durch die Artikel 6 und 7 des Zusatzabkommens vom 6. Juli 1933), ergeben; sie zieht ferner ganz allgemein den Verzicht zugunsten der nationalen Gesellschaft auf die mittelbaren oder unmittelbaren Vorteile nach sich, die sich aus den früheren Texten ergeben, jedoch mit Ausnahme der das Privatvermögen betreffenden Bestimmungen des obigen Artikels 28.

Diese Ordnung umschließt das Erlöschen der am 31. Dezember 1913 festgesetzten Garantieschulden der Gesellschaft Paris-Orleans und der Süd-Gesellschaft, die im ersten Absatz des Artikels 19 des Abkommens vom 28. Juni 1921 erwähnt sind.

Art. 48.

Der Verband der Kleinen Ringbahn (Abkommen vom 10. Dezember 1851, genehmigt durch Verordnung vom 11. Dezember 1851) und der Verband der Großen Ringbahn (Abkommen vom 23. September 1875, genehmigt durch Verordnung vom 3. Dezember 1875), werden am 31. Dezember 1937 aufgelöst.

Art. 49.

Alle Bestimmungen früherer Abkommen, die mit dem gegenwärtigen Abkommen in Widerspruch stehen, werden aufgehoben.

Geschehen zu Paris, am 31. August 1937.

Für die Verwaltung der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen:
Bauer.

Für die Verwaltung der Staatseisenbahnen:
Grimpret.

Für die Gesellschaft der Ost-Eisenbahnen.
Marlio.

Für die Gesellschaft der Nord-Eisenbahn:
René Meyer. Ed. de Rothschild.

Für die Gesellschaften der Eisenbahnen Paris-Lyon-Mittelmeer:
André Lebon.

Für die Gesellschaft der Eisenbahnen Paris-Orleans:
Richemond.

Für die Gesellschaft der Süd-Eisenbahnen:
P. Tirard.

Für den Verband der Großen Pariser Ringbahn:
Ed. de Rothschild.

Für den Verband der Kleinen Pariser Ringbahn:
André Lebon.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten:
Henri Queuille.

Österreich. Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr über die Straßenpolizei auf den Bundesstraßen (II. Bundes-Straßenpolizeiordnung 1937).

(Bundesgesetzblatt Nr. 92, S. 1401.)

Schweiz. Bundesbeschluß über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen vom 22. Oktober 1937.

(Bundesblatt Nr. 43, S. 204.)

Bücherschau.

Besprechungen.

Deutscher Reichsbahn-Kalender 1938. Herausgegeben vom Pressedienst des Reichsverkehrsministeriums. 160 Blätter auf Kunstdruckpapier mit buntem Titelblatt. Konkordia-Verlag. Leipzig 1937.

Der Reichsbahn-Kalender, der 1938 zum zwölftenmal erscheint, ist so bekannt und so verbreitet, daß er keiner besonderen Empfehlung mehr bedarf. Der Kreis derer, die den Kalender „lesen", d. h. sich das ganze Jahr über an seinen Bildern erfreuen und die Kenntnisse, die er vermittelt, aufnehmen, umfaßt viele, viele Tausende. Zu diesem Kreis gehört zunächst der alte Stamm der Freunde der Reichsbahn, denen der Kalender schöne Erinnerungen an Reisen wachhält und denen er zugleich die Freude neuer Reisen verheißt; ferner die, die die Reichsbahn gern neu unter ihren Freunden sehen möchte, namentlich auch die Reiselustigen im Ausland. Endlich aber wendet sich der Kalender in alter Tradition vor allem auch an die Eisenbahner selbst, denen er allerlei Wissenswertes aus ihrem Berufsleben vorweist, denen er schöne Bilder ihrer Reichsbahn vor Augen führt und bei denen er durch Wort und Bild den Berufsstolz weckt und damit die Arbeitsfreude belebt. Der neue Jahrgang 1938 ist besonders dem Thema „Reichsbahn und Handwerk" gewidmet. Er zeigt, wie eng beide durch die Arbeitsaufträge des einen und das gewerbliche Schaffen des anderen Teils miteinander verflochten sind; wieviel gerade vom besten handwerklichen Können im Apparat der Reichsbahn, in ihren Fahrzeugen und in ihren Bauten steckt. Daneben bringt der Kalender wie alljährlich auch 1938 Ausschnitte aus dem Verkehr und Betrieb, aus der Arbeit der Männer vom Flügelrade und Bilder vom Reisen „mit der Reichsbahn durch deutsche Lande". *Kittel.*

Berlin, Mitteldeutschland, Norddeutschland, Süddeutschland, Westdeutschland. Illustrierte Werbehefte der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr, Berlin 1937.

Gewiß, der Reiseverkehr ist zum guten Teil, sogar in seinem Grundstock, ein Verkehr derer, die aus festem Anlaß reisen und keiner Werbung bedürfen. Das sind die Fahrgäste, denen ihr Beruf oder irgendein zwingender Anlaß Reiseweg und Reiseziel fest vorschreibt; und es sind diejenigen Erholungsreisenden, die ebenfalls von vornherein ein bestimmtes Reiseziel haben. Daneben wird aber von Jahr

zu Jahr größer die Zahl derer, die zur Ausspannung, zur Erholung oder zu ihrer Belehrung oder auch nur zum Vergnügen eine Reise machen. Die große Mehrzahl dieser Reisenden ist in der Wahl von Reisezielen, Reiseweg usw. mehr oder weniger frei, und sie pflegt dieser Wahl oft ein eingehendes Studium der verschiedenen Möglichkeiten vorangehen zu lassen. Diese Reisenden bilden die gute Kundschaft der Reisebüros; denn sie brauchen geradezu das Werbematerial der Fremdenverkehrsorganisation. An ihnen macht sich das bezahlt, was an Kosten in die Werbung hineingesteckt wird: einmal schon bei den Verkehrsmitteln, sodann bei den von den Reisenden besuchten Städten, Bädern und sonstigen Gemeinden des Fremdenverkehrs; und vornehmlich gilt das für den Reiseverkehr der Ausländer, auf den heute jedes Land ganz besonderen Wert legt (sowohl aus national-politischen wie aus devisentechnischen Gründen!). Gerade dieser Ausländerverkehr läßt sich, wie wir wissen, ohne eine systematische Pflege der Werbung und ohne beste Werbetechnik gar nicht erhalten, geschweige denn steigern. Darin liegt auch für uns in Deutschland die Rechtfertigung und sogar die unbedingte Notwendigkeit einer wirkungsvollen Fremdenwerbung im Ausland, wie sie in der Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr ihre fest und gut organisierte Stätte gefunden hat.

Die Reichsbahnzentrale hatte bisher neben zahlreichen Plakaten und Sonderschriften vor allem die kleinen „Deutschen Verkehrsbücher" herausgegeben, die in Wort und Bild Beschreibungen einzelner deutscher Landschaften enthalten. Jedes dieser Bücher hat eine begrenzte Gebietsbedeutung und enthält spezielle Angaben für den darin behandelten Teil Deutschlands.

Was uns jetzt vorliegt, diese Schriften über Berlin, Nord-, Mittel-, West- und Süddeutschland (Ostdeutschland steht noch aus), sind zusammengefaßte Verkehrsbücher in völlig neuem, schönerem Gewand und mit völlig verändertem, viel reicherem Inhalt. Sie sind in so anregendem Plauderton geschrieben, daß man sie ungern aus der Hand legt. Jedes dieser Hefte enthält etwa 100 Seiten Text (Format 20 × 22,5 cm) mit guten Bildern, und jedes Heft empfiehlt sich schon äußerlich durch einen schönen Farbendruckumschlag mit Landschaften erster Künstler. Wer sollte da nicht Lust bekommen, all das viele Schöne zu sehen, was Deutschland den Augen des Wanderers bietet?! „Dieses verjüngte Deutschland, das manchem Betrachter jenseits der Grenzen noch immer rätselhaft erscheinen will". *Kittel.*

Verkehrspolitik im Dritten Reich (Technisch-Wirtschaftliche Bücherei Nr. 70). Sonderdruck aus der „Verkehrstechnischen Woche", Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen. Verlag: Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin S 42, Oranienstr. 140/142. 59 Seiten. Preis 4 RM.

Der Wissenschaftliche Verein für Verkehrswesen, der mit seiner ersten Tagung im Herbst 1936 in Hannover vor die Öffentlichkeit getreten ist, hatte als Tagungsort für seine zweite wissenschaftliche Jahresveranstaltung die Stadt der Reichsparteitage Nürnberg gewählt, die von jeher mit dem Verkehrswesen aufs engste verknüpft ist und durch die

Veranstaltungen anläßlich der Jahrhundertfeier der Deutschen Eisenbahnen noch in besonders beziehungsreicher Erinnerung steht.

Der Tagung, die vom 24. bis 27. Juni d. J. stattgefunden hat, war wiederum ein nachhaltiger wissenschaftlicher Erfolg beschieden. Den Zielen des Vereins entsprechend, zur Lösung allgemeiner Fragen aus dem gesamten Verkehrsgebiet beizutragen, hatten die Vorträge Themen aus dem Gebiet der wichtigeren Verkehrsmittel zum Gegenstand und zogen insbesondere auch die mit dem Nachrichtenwesen und der Raumordnung im neuen Deutschland zusammenhängenden Fragen in ihren Bereich.

Es ist dem Verlag der Verkehrstechnischen Woche zu danken, daß er die in Nürnberg gehaltenen Vorträge und die in dem anläßlich der Tagung erschienenen Sonderheft enthaltenen Aufsätze über das Deutsche Verkehrswesen in einem Sonderheft unter dem Titel: „Verkehrspolitik im Dritten Reich" zusammengefaßt hat. Auf diese Weise wird es dem Leser ermöglicht, ein umfassendes Gesamtbild der schwebenden Verkehrsfragen und der von der staatlichen Verkehrsführung angestrebten Ziele zu gewinnen. In dieser Hinsicht dürfte der Eingangsaufsatz des Leiters des Wissenschaftlichen Vereins für Verkehrswesen, Staatssekretärs Kleinmann, über „Aufgabe und Ziel der deutschen Verkehrspolitik heute und in der Zukunft" besonders aufschlußreich sein.

Das Heft enthält ferner folgende Aufsätze: Staatsrat John T. Eßberger „Die Seeschiffahrt im deutschen Verkehrswesen", Generaldirektor Dr. h. c. Joh. W. Welker „Die Aufgaben der Binnenschiffahrt im deutschen Verkehrswesen", Direktor Benninghoff „Die Bedeutung des Kraftfahrgewerbes im deutschen Verkehr", Fritz von der Brucke „Die Stellung des Fuhrgewerbes im Verkehrswesen", Stadtrat Johannes Engel „Die Leistungen der Straßenbahnen, nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privateisenbahnen für den deutschen Verkehr", Direktor E. Kipfmüller „Der Neuaufbau des deutschen Reisevermittlungsgewerbes", Ministerialdirektor Dipl.-Ing. Fleischmann „Das deutsche Nachrichtenwesen in seiner Bedeutung für die deutsche Wirtschaft", Ministerialdirektor Dr. Jarmer „Die Aufgaben der Reichsstelle für Raumordnung im allgemeinen und besonders auf dem Gebiete des Verkehrs", Ministerialdirektor Treibe „Bedeutung von Kraftwagen und Eisenbahn für die Erschließung dünnbesiedelter und verkehrsarmer Gebiete", Ministerialdirektor Dr.-Ing. Gährs „Die Binnenschiffahrt und ihre Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsmitteln im deutschen Verkehr", Hans M. Bongers „Die Luftfahrt in Deutschland und im Verkehr der Völker untereinander" sowie einen Bericht über die Nürnberger Tagung.

Es verbietet sich leider aus Raummangel, im Rahmen dieser Besprechung zu den einzelnen Aufsätzen Stellung zu nehmen. Im Hinblick darauf, daß die Verfasser zu den führenden Männern auf dem jeweiligen Verkehrsgebiet gehören, bedarf es keines besonderen Hinweises, daß der Inhalt des Heftes eine gediegene und wissenschaftlich wertvolle Erkenntnisquelle für weitere Forschungen bildet.

Dr. Friebe.

Müller, Dr. Hans. Die Eisenbahnen im Gebiet der Oberweser. 89 Seiten. 14 Karten. Verlag: Gerhard Stalling, Oldenburg i. O. 1936. Preis 2,40 RM.

Die Arbeit entstand als Dissertation im Göttinger Geographischen Institut und schildert Ausgestaltung und Leistungen des Eisenbahnnetzes im Gebiet der Weser zwischen Hannoversch-Münden und Minden. Über das Wesertal wird dabei seitlich hinausgegriffen, so daß der der Untersuchung zugrunde gelegte Raum im Norden durch die Bahn von Bielefeld über Minden nach Hannover, im Osten durch das Leinetal, im Westen durch den Gebirgskamm des Teutoburger Waldes und der Egge, im Süden durch eine vom Eichenberger Paß über Hannoversch-Münden und Kassel nach Warburg verlaufende Linie begrenzt wird.

Das Eisenbahnnetz dieses Gebietes wird eingehend in seinem geschichtlichen Werdegang geschildert, wobei dem Verfasser amtliches Material der Reichsbahndirektionen Hannover und Kassel, sowie der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn zur Verfügung stand. Die für die Linienführung maßgebend gewesenen Erwägungen, mochten sie an die Geländegestaltung anknüpfen oder mehr wettbewerbs- oder politisch orientiert gewesen sein, finden sich in der Darstellung übersichtlich zusammengestellt.

Auch die weitere Untersuchung, was dieses Eisenbahnnetz in seiner heutigen Gestalt für den Verkehr bedeutet, und welche Leistungen es aufzuweisen hat, stützt sich auf amtliche Unterlagen, die vom Verfasser in eine sehr ansprechende Form gebracht und durch Kartenmaterial erläutert worden sind. So werden Bahndichte, Stationsabstand, Zugbelastung, Stärke des Personen- und Güterverkehrs geschildert und ein gut abgerundetes Bild des Ganzen vermittelt.

Den Schlüssel zum Verständnis des Weserbahnnetzes glaubt der Verfasser darin zu finden, daß fast alle Bahnen ursprünglich als Durchgangsbahnen gedacht und gebaut worden sind.

Das Oberwesergebiet liegt etwa in der Mitte zwischen den deutschen Industrie- und Bevölkerungszentren, nämlich dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet im Westen und Berlin sowie Sachsen im Osten, den großen Seehäfen im Norden und Frankfurt sowie der oberrheinischen Tiefebene im Süden. So ist der Bahnbau mit der Blickrichtung auf den Durchgangsverkehr verständlich. Trotzdem laufen die Verkehrsströme weniger durch das Oberwesergebiet hindurch, als an seinen Grenzen entlang. In der West-Ostrichtung nimmt die Bahn von Bielefeld über Minden nach Hannover den Hauptverkehr auf, während der Verkehr auf den übrigen, das Wesertal überquerenden West-Ostverbindungen mengenmäßig dahinter zurückbleibt. In der Nord-Südrichtung fließt der Verkehr vorzugsweise durch das Leinetal, zumal es eine vollkommene Eisenbahndurchgangsstrecke in der Längsrichtung des Wesertals selbst nicht gibt. Diese vielleicht auffallendste Tatsache, daß die Weser nicht von einer sich ihrem Lauf anschmiegenden durchgehenden Eisenbahnstrecke begleitet wird, wird in der Darstellung ausführlich behandelt und geklärt.

Der Verfasser glaubt abschließend feststellen zu können, daß die bei der Schaffung des Eisenbahnnetzes im Vordergrund stehenden Überlegungen über den Durchgangsverkehr dazu geführt haben, daß die Lokalverkehrsinteressen an mehr als einem Punkte nicht so berücksichtigt worden seien, wie es für die Erschließung des Landes dienlich gewesen wäre.

Wer, wie der Verfasser, von der Entstehungsgeschichte der Bahnen ausgeht und damit gezwungen ist, in Irrtümer, eigensüchtige und partikularistische Beweggründe hineinzuleuchten, ist leicht zu einem kritisch überspitzten Urteil geneigt.

Im ganzen gesehen ist die Gestaltung des Eisenbahnnetzes auch im Oberweserraum, wie in vielen anderen Gebieten, in denen Geländezwang, Kleinstaaterei und der Eigennutz konkurrierender Eisenbahnunternehmungen und Interessenten eine Rolle spielten, nicht so schlecht, wie man erwarten könnte. Die Zeit wirkte auch hier heilend, brachte Korrekturen und Anpassung des Verkehrs an die Gegebenheiten.

Man kann nicht sagen, daß das Oberwesergebiet schlecht erschlossen ist, wenn große Städte auch nur an seinen Rändern liegen, die industrielle Tätigkeit sich auf Einzelvorkommen beschränkt, und das Land einen stark eigenwirtschaftlichen Charakter trägt. Das Land ist weder menschenarm noch unentwickelt. Es ist allerdings bisher von den Bewegungen eines gesteigerten Wirtschaftslebens nicht aufgewühlt worden; dafür vereinigen sich seine Wälder, sein Ackerland, seine Wiesen und der Strom der Weser zu Bildern von seltener Schönheit, und es ist schwer zu sagen, ob es mehr diese Schönheit ist oder der Zauber, den Sage und Geschichte um die Weser gewoben haben, die diesem Lande seine starke Anziehungskraft verleihen. Der Reinhardswald, der Märchenwald der Gebrüder Grimm, die Rattenfängerstadt Hameln, Pyrmont, Münden, Karlshafen, Höxter und das Kloster Corvey sind Namen, die über Deutschlands Grenzen hinaus bekannt sind.

Die Zahlen, die der Verfasser über die Leistungen des Eisenbahnnetzes gibt, erschöpfen übrigens bei weitem nicht die Leistungsfähigkeit dieses Netzes. Es sind die Zahlen des Jahres 1932, das einen wirtschaftlichen Tiefstand ohnegleichen darstellte.

Heute liegen nicht nur die Normalverkehrszahlen höher, sondern die Eisenbahnen im Oberwesergebiet haben darüber hinaus alljährlich eine besonders große und weithin sichtbare Kraftprobe abzulegen, denn im Mittelpunkt des Oberwesergebietes erhebt sich der Bückeberg, zu dem am Erntedanktag die Eisenbahnen eine halbe Million Menschen heranführen.

An diesem Tage hat das Eisenbahnnetz des Oberwesergebietes in Hunderten von Sonderzügen einen Aufmarsch zu bewältigen, der den Rahmen des stillen Wesertals zu sprengen scheint, und der für einen Tag die Menschenmasse einer modernen Großstadt auf freiem Felde in diesem sonst stillen und erdverbundenen Lande vereint.

Ottmann.

Hennig, Richard, Prof. Dr., Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart. 140 Seiten. Verlag: Ferdinand Enke, Stuttgart-W., Hasenbergsteige 3. Preis 5 RM geheftet.

Das Büchlein ist ein interessanter Beitrag zur Verkehrsgeschichte. Ein besonderes Kapitel des Verkehrs, das dynamische Prinzip, die Verkehrsgeschwindigkeiten werden in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart behandelt. Die Betrachtung erstreckt sich auf alle Verkehrsarten: Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr, auf alle Verkehrsmittel zu Lande, zu Wasser, in der Luft sowie alle Nachrichtenmittel. Verkehrsgeschichte in dieser universalen Form ist ein Stück Kulturgeschichte der Menschheit. Menschen-, Güter- und Nachrichtenverkehr aller Erdteile in ihrer Dynamik beim primitiven Naturvolk wie bei den höchsten Kulturträgern werden in die Betrachtung einbezogen. Deutlich ist die Cäsur zu spüren, in die die Verkehrsgeschichte eintritt mit dem Aufkommen der Eisenbahnen, mit der Verwendung der Dampfmaschine und der Entwicklung der Elektrotechnik besonders im Nachrichtendienst. Es liegt in der Folgerichtigkeit des Aufbaues des Werkes, wenn bei der Behandlung des neuzeitlichsten Verkehrs auch die noch nicht verwirklichten Zukunftsmöglichkeiten umrissen werden.

Das Büchlein wird den Verkehrsfachmann fesseln. Darüber hinaus ist es für jedermann ein wertvoller kulturgeschichtlicher Beitrag.

Dr. Sommer.

Blunck, Otto, Dr.-Ing., Reichsbahnoberrat. Preisermittlung für massive Ingenieurbauten (PE). Berlin 1937, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. 98 Seiten. Preis steif geheftet 5,00 RM.

Im Stahlbau ist schon seit Jahren durch die Arbeiten des Richtpreis-Ausschusses, in dem Behörden und Stahlbauindustrie gleichmäßig vertreten sind, eine erfreuliche Stetigkeit in den Preisen für Stahlbauten eingetreten. Durch die Arbeiten des genannten Ausschusses, der in kurzen Zeitabständen auf Grund der veränderten Wirtschaftslage seine Feststellungen immer wieder nachprüft, ist eine sichere Grundlage für die Preise im Stahlbau geschaffen worden, für Preise, die dem Besteller und Lieferer in gleicher Weise gerecht werden.

Solche Grundlagen fehlten bisher für massive Ingenieurbauten. Diese empfindliche Lücke war der Grund für die sonst nicht verständlichen, unglaublichen Submissionsblüten auf dem Gebiete der massiven Ingenieurbauten. Man scheute sich lange Zeit vor dem Umfang der Arbeit, dieselben Grundlagen wie für den Stahlbau auch für den massiven Ingenieurbau zu schaffen, weil die Verhältnisse beim massiven Ingenieurbau viel verwickelter liegen als beim Stahlbau.

Reichsbahnoberrat Dr.-Ing. Blunck hat es nun in jahrelanger, tief schürfender Arbeit übernommen, in dies dunkle Gebiet Licht zu bringen. Er hat durch zwei Arbeiten, durch die im Jahre 1935 erschienene Schrift „Der gerechte Preis für massive Ingenieurbauten“ und durch das oben

genannte Buch die nötigen Grundlagen für die Preisermittlung für massive Ingenieurbauten geschaffen. Die Grundlagen kommen den Tiefbaufirmen und den Behörden gleichmäßig zugute.

Das Buch ist in zwei große Hauptabschnitte und in einen wichtigen Anhang gegliedert. Der erste Hauptabschnitt handelt von der Zusammensetzung der Kosten massiver Ingenieurbauten, insbesondere von den Unkostenzuschlägen. Der zweite Hauptabschnitt befaßt sich mit der eigentlichen Preisermittlung, die an einem großen Beispiel (Reichsautobahnbrücke) ganz eingehend klargestellt wird. Der Anhang enthält vom Verfasser entworfene Formblätter zur Ermittlung und Zusammenstellung von Erfahrungswerten.

Der Reichs- und Preußische Verkehrsminister hat die Notwendigkeit der Schaffung einheitlicher Unterlagen für die Preisermittlung für massive Ingenieurbauten anerkannt und am 15. Juni d. J. einen aus drei Reichsbahnbeamten und drei Industrievertretern bestehenden Preisermittlungsausschuß für massive Ingenieurbauten eingesetzt. Dem Ausschuß sind folgende Aufgaben übertragen worden:

a) Schaffung einheitlicher Ausschreibungsbedingungen und Leistungsbeschreibungen,
b) Nachprüfung aller vorhandenen Grundlagen für die Preisermittlung und Preisprüfung,
c) Ermittlung angemessener Preise für in besonderen Fällen erforderlich werdende freihändige Vergebungen.

Am 11. November d. J. sind die oben genannten Formblätter bei den Reichsbahndirektionen und Obersten Bauleitungen mit dem Ersuchen eingeführt worden, bei etwa notwendig werdenden Preisnachprüfungen der Angebote die anbietenden Firmen zu veranlassen, ihre Preisermittlungen durch ausgefüllte Formblätter nachzuweisen.

Das eingehende Studium des Buches sei allen Tiefbaufirmen und den Baubeamten der Behörden angelegentlichst empfohlen. Die Grundlagen, die das Buch geschaffen hat, und die bald zu erwartenden Ergebnisse der Arbeiten des genannten Ausschusses werden sicher bald die große Unsicherheit in der Preisermittlung für massive Ingenieurbauten beseitigen und diese Bauten auf die gleiche sichere Grundlage hinsichtlich der angemessenen Preise stellen wie die Stahlbauten.

Schaper.

Berechnungsgrundlagen für Stahlbauteile von Kranen und Kranbahnen mit Einführungserlaß des Preußischen Finanzministers und Erläuterungen. Erschienen als Beilage zum Zentralblatt der Bauverwaltung vereinigt mit Zeitschrift für Bauwesen. 57. Jahrgang 1937. Heft 4. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Berlin W 9. Einzelpreis als Beilage 1,50 RM.

Für die Berechnung und die bauliche Durchbildung von Kranen und Kranbahnen gab es bisher keine allgemein gültigen und ausreichenden Vorschriften. Das war eine sehr empfindliche Lücke, weil die Krane und die Kranbahnen sehr verwickelt beanspruchte Gebilde sind. Die Krane werden von der oft stoßweise wirkenden Katzenbelastung und von der fahrenden Katze, also sehr stark und verwickelt dynamisch bean-

sprucht. Die Kranbahnen werden durch diese dynamischen Anstrengungen — wenn auch mittelbar — ebenfalls betroffen, außerdem von dem fahrenden Kran belastet. Krane und Kranbahnen werden wie kaum andere Traggebilde sehr oft von der rechnungsmäßigen Höchstlast beansprucht.

Das Erscheinen des Normblattes DIN 120 „Berechnungsgrundlagen für Stahlbauteile von Kranen und Kranbahnen", in dem ganz besonders dem verwickelten dynamischen Einfluß der Lasten Rechnung getragen wird, ist daher sehr zu begrüßen. Das Normblatt lehnt sich im übrigen eng an „die Berechnungsgrundlagen für Stahl im Hochbau (DIN 1050)" an und paßt sich auch den Grundsätzen der „Berechnungsgrundlagen für stählerne Eisenbahnbrücken (B.E)" der Deutschen Reichsbahn an. Das Normblatt gilt im allgemeinen nur für genietete Krane und Kranbahnen, für geschweißte Bauteile sind sinngemäß die Vorschriften für geschweißte vollwandige Eisenbahn- und Straßenbrücken anzuwenden.

Das Beiblatt zum Zentralblatt der Bauverwaltung enthält außer dem Normblatt DIN 120 eine einleitende Abhandlung, den Einführungserlaß des Preußischen Finanzministers, sehr wertvolle Erläuterungen zum Normblatt DIN 120 und sehr willkommene Grundsätze für die bauliche Durchbildung von Kranen und Kranbahnen.

Das DIN-Blatt 120 ist mit seinen Anlagen eine unentbehrliche Grundlage für den Entwurf von Kranen und von Kranbahnen. Es bietet die unbedingte Gewähr, diese verwickelt beanspruchten Traggebilde mit der nötigen Sicherheit und mit langer Lebensdauer zu bauen.

Schaper.

Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart, Heft 11: **Flughäfen.** Raumlage, Betrieb und Gestaltung. Herausgeber Prof. Dr.-Ing. Carl Pirath. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22/24. 79 Seiten, 42 Abbildungen im Text. 1937. Preis RM 6,60.

So groß das Schrifttum über den Luftverkehr ist, so wenig ist bisher der Flughafen wissenschaftlich behandelt worden. Diese Lücke, die nicht nur von den am Luftverkehr unmittelbar Beteiligten, sondern allgemein von den Verkehrsfachleuten, Städtebauern usw. unangenehm empfunden worden ist, wird jetzt geschlossen, indem Pirath in dem vorliegenden und einem noch folgenden Heft alle den Flughafen betreffenden Fragen untersucht.

Das vorliegende erste Heft befaßt sich insbesondere mit der Raumlage, die von Pirath bearbeitet ist, und mit der Ausgestaltung, die von Dr.-Ing. Karl Gerlach behandelt wird.

Der Flughafen hat (wie die Eisenbahn-Bahnhöfe) dem Verkehr und dem Betrieb zu dienen; er ist von großer Bedeutung für die Sicherheit — in den USA entfielen 1932 bis 1936 allein 54 % aller Unfälle auf die Flughafenzone! —; desgleichen für die Geschwindigkeit — in Europa entfielen 1936 rd. 22 % der Reisedauer auf die Aufenthalte in den Häfen —; desgleichen für die Wirtschaftlichkeit — im sog. „kontinentalen Luftverkehr" entfallen rd. 54 % der Selbstkosten auf die Häfen.

Flughäfen sind gemäß den Verkehrsbedürfnissen nur in den Hauptstädten der Staaten und sonst nur in Großstädten über 300 000 Einwohner möglich; die Zahl der Häfen hat, da man anfangs in zu vielen Städten solche angelegt hat (in Europa und USA), nur unwesentlich zugenommen; der durchschnittliche Flughafenabstand beträgt hier 326 bzw. 348 km (etwa gleich der Strecke Frankfurt—Basel). Diese nach Verkehrsrücksichten angelegten Flughäfen reichen auch für die Betriebsabwicklung aus; nur bei Transozeanlinien fordert der Betrieb noch besondere Stützpunkte, namentlich auf Landvorsprüngen und landfernen Inseln (Kleine Koralleninseln im südlichen Pazifik).

Damit sich der Leser von dem ungewöhnlich reichen Inhalt des Heftes ein Bild machen kann, geben wir nachstehend folgenden gedrängten Überblick:

Die Flughäfen im Raumsystem der Luftverkehrsnetze:

Allgemeine Bedeutung, räumliche Verteilung, Verkehrs- und Betriebswert, Lage und Beziehungen zum Luftraum (Einfluß der Witterungsverhältnisse), Wirtschaftlichkeit.

Die Ausgestaltung der Flughäfen in Abhängigkeit von den Flug- und Abfertigungsvorgängen:

Bewegungsvorgänge im Flughafen-Nahbezirk, Bewegungsführung der Flugzeuge auf den Flächen des Flughafens (hieraus abgeleitet: Gestaltung des Hafens und seiner wichtigsten Teile); ferner die Abfertigung und die dazu erforderlichen Räume; zum Schluß: die Verkehrsflughäfen als Faktoren der Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs.

Insgesamt ein Werk reichsten Inhalts, kurz und klar, mit sorgfältigster Abwägung aller Faktoren; — auch die Ausstattung ist vortrefflich. *Blum.*

Die Arbeit der Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe (Energie — Verkehr — Verwaltung) 1936. Verlag: Deutsche Arbeitsfront G. m. b. H., Berlin SW 19.

Die Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe der Deutschen Arbeitsfront hat in ihren weitgespannten drei Arbeitsgebieten — Energie, Verkehr und Verwaltung — nicht nur alle nichtbeamteten Gefolgschaftsmitglieder des öffentlichen Dienstes im Reich, in den Ländern und Gemeinden zu betreuen, sondern auch die Schaffenden aller privaten Betriebe des Verkehrs, also der Binnen- und Seeschiffahrt, des Kraftfahrgewerbes, der Privat-, Klein- und Straßenbahnen, der Spedition und der Reisebüros sowie die Gefolgschaften der Elektrizitäts-, Gas- und Wasser-Versorgungsbetriebe. Eine vielseitige, verantwortliche und auch schwierige Arbeit; denn im öffentlichen Dienst, der einen großen Raum in diesem Betätigungsfeld einnimmt, hat es die Deutsche Arbeitsfront mit Verwaltungen zu tun, die von einem weitgehend vereinheitlichten Haushaltsrecht beherrscht werden und in der sozialen Ausgestaltung der Arbeitsverhältnisse nicht frei sind wie ein Privatunternehmer, weil sie mit Steuermitteln arbeiten. Außerdem sind hier neben den von der Arbeitsfront betreuten Angestellten und Arbeitern viele Be-

amte beschäftigt, deren Spzialrecht, wenn man ihre materiellen und ideellen Rechte aus dem Beamtenverhältnis einmal so nennen darf, dem beweglichen und fortschreitenden Sozialrecht der nichtbeamteten Gefolgschaft gegenüber verhältnismäßig starr bleibt. Schließlich aber muß die Deutsche Arbeitsfront besonders auf dem Spezialarbeitsgebiet Verkehr bei ihren Forderungen eine dem Interesse nicht nur des Gefolgsmannes, sondern des Volksganzen entsprechende einheitliche Linie einhalten, weil der mächtig anwachsende Verkehr auf dem Wasser, auf Schiene und Straße trotz seiner gemeinsamen nationalsozialistischen Ausrichtung noch in starkem Wettbewerb miteinander steht und bleiben wird und bei der Höhe des Personalhaushalts gerade in Verkehrsbetrieben eine durchgreifende soziale Maßnahme für die Gefolgschaft eines Verkehrszweiges die Wettbewerbslage sehr verändern kann.

Beispiele für umfassende Neuregelungen von Arbeitsbedingungen, die soziale Fortschritte bringen und sich doch vorsichtig der Wettbewerbslage anpassen, sind die 1936 entstandenen Tarifordnungen für den Güterfernverkehr, mit noch sehr elastischer Arbeitszeitregelung, und für die Privat- und Kleinbahnen. Aus den übrigen Arbeitsgebieten berichtet die Reichsbetriebsgemeinschaft neben materiellen Fortschritten, die bei dem Verbot einer allgemeinen Lohnerhöhung durch den Führer im wesentlichen die Beseitigung von Ungleichheiten und ungerechtfertigten Härten darstellen, zahlreiche ideelle Fortschritte, hauptsächlich auf den Gebieten des Urlaubs, Schönheit der Arbeit, Berufserziehung, Gesundheitsbetreuung und Siedlungswesen. Die Zahlen, die der Bericht in interessanter Fülle nennt, sind naturgemäß inzwischen schon vielfach überholt. Umfangreiche Vorarbeiten auf allen Gebieten des sozialen Lebens sowohl bei den Verwaltungen wie bei der Deutschen Arbeitsfront sind inzwischen weiter gediehen. Auch bei der Deutschen Reichsbahn sind seit Abschluß des Berichtes weitere namhafte Verbesserungen der Lage der Gefolgschaft zu verzeichnen. In guter Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Reichsbetriebsgemeinschaft werden auch die von dem Bericht erwähnten neuen Anregungen weitergebracht werden.

Theobald.

Das Grundwissen des Arbeiters im Starkstromwesen der Reichsbahn. 148 Seiten, 92 Abbildungen. Verlag: Deutsche Arbeitsfront, Berlin SW 68, Alte Jakobstr. 148/155. Preis 0,50 RM.

Das vorliegende Heft soll die Arbeiter der Reichsbahn, die im Starkstromdienst beschäftigt sind, in das Wesen der Elektrizität einführen und sie mit dem Aufbau und der Wirkungsweise der Starkstromanlagen der Reichsbahn und der elektrischen Zugbetriebe in gemeinverständlicher Weise bekannt machen. Dabei ist nach dem Vorwort nicht an eine Verwendung des Heftes zum Selbststudium gedacht, sondern es soll denjenigen Arbeitern, die an einem elektrotechnischen Lehrgang teilnehmen, dem der Inhalt des Heftes als Lehrstoff zugrunde liegt, während des Unterrichts ein Leitfaden und nachher eine Gedächtnisstütze und ein Hilfsmittel für das tiefere Eindringen in den durchgearbeiteten Lehrstoff sein.

Entsprechend dieser Zweckbestimmung ist auch der Inhalt des Heftes zusammengestellt. Es gliedert sich in vier Abschnitte.

Der erste Abschnitt führt in das Wesen der Elektrizität ein und behandelt danach die Maßeinheiten, die wichtigsten Gesetze, die Wirkungen des elektrischen Stroms und den Zusammenhang zwischen Elektrizität und Magnetismus. Zum Schluß wird noch kurz auf die Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker eingegangen.

In den folgenden drei Abschnitten werden die Kraftwerke, die Starkstromanlagen und die elektrischen Lokomotiven und Triebwagen beschrieben, wobei auch der Aufbau und die Wirkungsweise der einzelnen Zubehörteile näher behandelt werden. Ein Unterabschnitt beschäftigt sich mit den zur Sicherheit des Personals erlassenen Vorschriften. Das Verständnis der Beschreibungen wird durch die Beigabe zahlreicher Bilder und Zeichnungen wesentlich gefördert.

Wie diese kurze Übersicht zeigt, enthält das Heft alles das, was die in Starkstrombetrieben der Reichsbahn beschäftigten Arbeiter wissen sollten. Sein Erscheinen wird daher besonders von den Lehrgangsteilnehmern begrüßt werden, weil sie dadurch der Mühe enthoben sind, sich während des Unterrichts schriftliche Aufzeichnungen zu machen, und in den Stand gesetzt werden, den Ausführungen des Lehrers aufmerksamer zu folgen. Auch das Fahrpersonal elektrischer Triebfahrzeuge wird das Buch mit Nutzen zur Hand nehmen können.

Leider wird der Wert des Heftes dadurch wesentlich beeinträchtigt, daß auf eine sorgfältige Pflege der Sprache sehr wenig Wert gelegt worden ist. Falsche Satzbildungen sind zahlreich vorhanden. Der folgerichtige Aufbau einzelner Unterabschnitte läßt sehr zu wünschen übrig. Hierdurch wird dem einfachen Mann, zu dessen Unterrichtung das Heft hauptsächlich geschrieben ist, das Verständnis sehr erschwert. Nachlässigkeiten auf diesem Gebiet können nicht damit entschuldigt werden, daß ja der in dem Heft enthaltene Stoff vorher in einem Lehrgang durchgearbeitet werden soll. Dem einfachen Mann soll nur ein Buch in die Hand gegeben werden, das in jeder Beziehung einwandfrei ist und das dem Grundsatz entspricht: Für den Arbeiter ist das Beste gerade gut genug.

Auch verschiedene Fehler und Unrichtigkeiten haben sich eingeschlichen. Gleich anfangs wird gesagt, daß in den galvanischen Elementen die Elektrizität durch mittelbaren Umsatz aus Wärme erzeugt werde. Das ist nicht zutreffend. In den Elementen wird chemische Energie in elektrische umgesetzt. Auf Seite 9 wird bei der Erklärung der Begriffe Arbeit und Leistung von der Förderarbeit eines Zuges in Tonnenkilometern ausgegangen. Das Tonnenkilometer, als Produkt aus Zuggewicht in t und Weg in km, ist aber keine Arbeit in physikalischem Sinne, sondern nur ein im Eisenbahndienst häufig gebrauchter statistischer Wert. Arbeit in physikalischem Sinne ist Kraft mal Weg in der Kraftrichtung. Das Gewicht eines Zuges, als Kraft aufgefaßt, steht aber senkrecht auf dem Weg. Will man die an einem Zuge auf einer bestimmten Strecke zu leistende Förderarbeit bestimmen, so darf nicht mit dem Gewicht des Zuges, sondern nur mit seinem Widerstand

in der Bewegungsrichtung gerechnet werden. Dieser ist aber nur ein Bruchteil des Zuggewichts.

Auf Seite 10 soll die Leistung einer Pferdestärke (= 75 mkg/sek) nötig sein, um 5 kg in 15 Sek. ein Meter hochzuheben. In Wirklichkeit beträgt die Leistung dabei aber nur $\frac{5 \cdot 1}{15 \cdot 75} = 0{,}004$ PS.

Auf den Seiten 16 und 17 ist der Begriff Potential mit dem Begriff Potentialdifferenz oder Potentialgefälle verwechselt worden.

Nach Seite 21 soll Stromschieneneisen den doppelten spezifischen Widerstand von Schienenstahl haben. Es ist gerade umgekehrt.

Das auf Seite 58 über die Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker Gesagte trifft nicht ganz zu.

Es kann nicht die Aufgabe dieser Besprechung sein, hier alle Fehler und Ungenauigkeiten aufzuführen, die sich in dem Heft vorfinden. Deshalb mag die vorstehende Aufzählung genügen.

Das Urteil über das Heft kann kurz folgendermaßen zusammengefaßt werden: Mit dem Inhalt des Heftes und seiner Gliederung wird man einverstanden sein können. Er entspricht im wesentlichen dem Zweck des Heftes. In sprachlicher Hinsicht wird das Werk aber noch einer gründlichen Durcharbeitung unterzogen werden müssen, wenn es seinen Aufgaben voll gerecht werden soll. Dabei werden gleichzeitig die darin enthaltenen Unstimmigkeiten zu beseitigen sein.

Schieb.

Das Grundwissen des Arbeiters in der Bahnunterhaltung und in den Weichen- und Oberbaustofflagern der Reichsbahn. 54 Seiten, 30 Abbildungen. Verteiler: Lehrmittelzentrale des Amtes für Berufserziehung und Betriebsführung der Deutschen Arbeitsfront, Berlin-Zehlendorf, Teltower Damm 87/91. Preis 0,20 RM.

Der Bearbeiter des hier vorliegenden, sehr handlichen Heftchens ist die Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe, die sich in der Ausarbeitung an den in der Bahnunterhaltung tätigen Eisenbahnarbeiter wendet. Der Bahnunterhaltung fällt innerhalb des Eisenbahnwesens eine sehr wichtige Aufgabe zu, sind doch bei der Deutschen Reichsbahn allein 84 000 Menschen im Dienste dieses Berufszweiges tätig. Über 123 000 km Gleislänge müssen gepflegt und betriebsfähig erhalten werden. Es ist sehr zu begrüßen, daß die Deutsche Arbeitsfront hier einen wesentlichen Beitrag zur Schulung des Arbeiters innerhalb seines Fachgebietes und zur Verbesserung seines Einblickes in die Zusammenhänge der Arbeitsverfahren, denen er dient, gegeben hat. Das Heft will den Leser in die Organisation, die Technik und die Aufgabe des Eisenbahnoberbaues einführen; es will mit dieser Zielsetzung ein Hilfsmittel sein für Lehrende und Lernende. Darüber hinaus will es anregen, weiter einzudringen in dieses technisch lehrreiche Gebiet. In gemeinverständlicher Sprache wird das Wesentliche herausgestellt, und auch dem Neuling werden die großen Zusammenhänge beim Studium der Schrift bald klar werden. Zu bemängeln ist die dauernd wiederkehrende, nicht übliche Schreibweise von Millimeter: m/m statt mm. Bei Behandlung des Oberbaumeßwagens auf Seite 45/46 ging man in diesem Zusammenhang

auf die schwierige Technik der Meßeinrichtungen bewußt nicht ein. Man hätte aber dann auch vermeiden sollen, ohne nähere Erklärung von den auf dem Meßband verwendeten Maßstäben zu sprechen. Es wäre dann der im lezten Satz unterlaufene Irrtum unterblieben, wo gesagt ist: Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 1 mm = 1 km/Std., während es richtig heißen müßte: Der auf dem Meßstreifen verwendete Maßstab für die Fahrgeschwindigkeit ist 1 mm = 1 km/Std. Die Darstellungen und Skizzen sind durchweg gut gewählt und klar wiedergegeben. Das Werk verdient, ganz besonders auch im Hinblick auf die geringen Beschaffungskosten, weite Verbreitung. *Graßmann.*

Das Grundwissen des Werkstättenarbeiters bei der Reichsbahn. Herausgegeben von der DAF., Amt für Berufserziehung und Betriebsführung. Verlag der DAF., Berlin SW 19.

Die 119 Seiten starke Schrift ist mit einem Vorwort des Leiters der Reichsbetriebsgemeinschaft Verkehr und öffentliche Betriebe, Körner, ausgestattet und gibt eine gute Übersicht über die Gliederung und die Aufgabengebiete des Werkstättenwesens der Deutschen Reichsbahn. Im zweiten Abschnitt werden die grundlegenden Richtlinien über die Arbeitsverfahren bei der Erhaltung der Fahrzeuge, über die Einrichtung der Sonderwerkstätten und über die Aufgaben der Versuchsabteilungen behandelt. Ein Überblick über das Auftrags- und Abrechnungswesen der Reichsbahn-Ausbesserungswerke beschließt den an sich fließend zu lesenden und leicht verständlichen Inhalt.

Die Schrift soll als Unterlage für die Schulung der deutschen Eisenbahner in den Werkstätten dienen und für mindestens 12 Doppelstunden Stoff bieten. In Arbeitsgemeinschaften von 35—40 Teilnehmern beabsichtigt die Arbeitsfront dem deutschen Arbeiter aus der Enge seines Arbeitsplatzes heraus den Blick zu erweitern, ihm einen größeren Gesichtskreis zu geben und Verständnis zu erwecken für die Arbeit und Aufgaben seiner Kameraden in den anderen Arbeitsgebieten der Reichsbahnwerkstätten. Darüber hinaus soll dem einzelnen Gefolgsmann Klarheit gegeben werden über den Sinn und Zweck der Organisation seines Werkes und des gesamten Werkstättendienstes der Reichsbahn.

Es erscheint deshalb bei dem hohen Ziel, das die Schrift sich gesetzt hat, wünschenswert, einige vornehmlich technische Einzelheiten im Text und in den Abbildungen nach dem neuesten Stand der Erhaltungswirtschaft zu ändern und vor Neudruck der Schrift die letzten Erkenntnisse des Werkstättendienstes der Deutschen Reichsbahn zu berücksichtigen. *Pleß.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Das **Grundwissen** des Arbeiters im Lokomotiv- und Wagenbetriebsdienst bei der Reichsbahn. Verlag Deutsche Arbeitsfront, Berlin SW 68, Alte Jakobstraße 148/155. 55 Seiten. 12 Bilder. Preis 0,20 RM.

Hempen, Dr. Wilhelm. Die Organisation der deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere die Unternehmungsformen in den einzelnen Verkehrszweigen. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag Münster i. W., Johannisstraße 9. 190 Seiten. Preis 2,70 RM.

Schmidt, Walther, Prof. Dr. Die Binnenschiffahrt Deutschlands. Verlag Dr. Karl Moninger, Karlsruhe i. B., Haydnplatz 3. 140 Seiten. Preis 2,70 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarif-Anzeiger. Wien.

56. Jahrg. Nr. 42 bis 50. Vom 16. Oktober bis 11. Dezember 1937.

(42:) Gemeinschaftsbahnhöfe und Frachtrecht. — Einfuhrfrachten nach Deutschland soll Absender zahlen. — Das Eisenbahn-Kraftwagen-Problem in Österreich. — (44:) Österreichisch-Schweizerischer Verbandtarif neu. — (45:) Neue Frachtbriefe für den innerdeutschen Verkehr ab 1. Januar 1938. — (46:) Neuausgabe der Tarifvorschriften und Güterklassifikation der Schweizerischen Eisenbahnen. — (49:) Neufassung der allgemeinen Tarifvorschriften in Österreich. — (50:) Neue Tarifausgaben in Österreich am 1. Jänner.

Annales des travaux publics de Belgique. Brüssel.

90. Jahrg. Nr. 5. Oktober 1937.

Les auto-routes allemands en Rhénanie et dans le bassin de la Ruhr.

Der Bauingenieur. Berlin.

18. Jahrg. Heft 43/44 bis 49/50. Vom 29. Oktober bis 10. Dezember 1937.

(43/44:) Die Reichsautobahnbrücke über die Freiberger Mulde zwischen Siebenlehn und Nossen. — (49/50:) Reiseeindrücke vom amerikanischen Erdbau. — Über die Anlage von neuzeitlichen Verkehrsflughäfen im Auslande.

Die Bautechnik. Berlin.

15. Jahrg. Heft 46 bis 53. Vom 22. Oktober bis 10. Dezember 1937.

(46—49:) Der Bau der Autostraße Genua—Po-Ebene. — (48:) Die Fugen an den Betonfahrbahndecken der Reichsautobahnen. — (49:) Die Reichsautobahnbrücken über das Hirschfeldtal bei Nossen und das Lützelbachtal bei Frankenberg. —(50:) Wiederherstellung einer Verbruchstrecke im Tunnel 31 der Elburs-Nordrampe, Persien. — (53:) Die Storstrombrücke.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

8. Jahrg. Nr. 83. Vom September/Oktober 1937.

Zugverspätungen in Deutschland. — Die Finanzlage der Deutschen Reichsbahn am Jahresanfang 1937. — Die Seilbahnen Europas für Menschenbeförderung. — Gemeinschaftsbahnhöfe. — Schlafwagen Paris —London.

Chronique des transports. Paris.

16. Jahrg. Nr. 20 bis 23. Vom 25. Oktober bis 10. Dezember 1937.

(20:) Les mesures de rationalisation et d'économies prises par les chemins de fer fédéraux suisses depuis 1920. — (21:) Le nouveau régime des chemins de fer: Le rapport des Compagnies. — (22:) Le problème des wagons métallique et la sécurité des voyageurs. — Relèvement des tarifs marchandises des chemins de fer aux Etats-Unis. — L'électrification des chemins de fer italiens. — (23:) Les perspectives financières des chemins de fer pour 1938.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

71. Jahrg. Heft 42. Vom 20. Oktober 1937.

Grundeigentum und Staatsgewalt.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

12. Jahrg. Nr. 7 bis 8. Vom 12. bis 19. November 1937.

(7:) Reichsbahn übernimmt 2 Privatbahnen. — Autobahnbau in vollbeschäftigter Wirtschaft. — (8:) Kein Verkehrsmonopol.

Deutsche Wasserwirtschaft. Berlin.

32. Jahrg. Heft 11 bis 12. Vom November bis Dezember 1937.

(11:) Die Beratungen zum Reichswassergesetz. — Die Besteuerung der Wassernutzung. — (12:) Wasserwirtschaft und Vierjahresplan.

Deutsche Wirtschafts-Zeitung. Berlin.

34. Jahrg. Heft 44 bis 49. Vom 4. November bis 9. Dezember 1937.

(44:) Steigerung des Güterverkehrs. — (49:) Zum Leistungskampf der deutschen Betriebe.

Der elektrische Betrieb. Halle a. d. Saale.

35. Jahrg. Heft 10/11. Oktober/November 1937.

Was ist nach § 6, Abs. 3 des Energiewirtschaftsgesetzes zumutbar?

Engineering. London.

Band 114. Nr. 3744 bis 3749. Vom 15. Oktober bis 19. November 1937.

(3744:) The „East Anglian" express on the London and North-Eastern Railway. — (3745:) Exhaust-gas conditioner for Diesel locomotives. — (3747:) Developments in London passenger transport. — (3749:) Locomotive-coal loading plant at Stranraer.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin.

Heft 47. November 1937.

Chemische Selbstkorrosionen an Fernkabeln. — Der Fernleitungs-Meßkraftwagen.

Le génie civil. Paris.

Band 111. Nr. 20 bis 21. Vom 13. bis 27. November 1937.

(20:) Les deux locomotives soviétiques figurant à l'Exposition internationale de Paris. — (21:) Le tunnel routier Lincoln, sous l'Hudson, à New York. — (22:) Traction electrique. — L'électrification des chemins de fer de Paris à Orléans et du Midi.

Glasers Annalen. Berlin.

61. Jahrg. Band 121. Heft 8 bis 10. Vom 15. Oktober bis 15. November 1937.
(8:) Hundert Jahre Doppelstock-Personenwagen auf deutschen und ausländischen Bahnen. — (9:) Entwicklung und derzeitiger Stand der elektrischen Zugförderung (mit Berücksichtigung des Vierjahresplans.) — (10:) Filmarbeit bei der Reichsbahn und anderen Verkehrsunternehmungen des In- und Auslandes. — Elektrische Triebwagen für Fahrleitungsbetrieb.

Glückauf. Essen.

73. Jahrg. Nr. 45. Vom 6. November 1937.
Untersuchungen über den Einsatz von Großförderwagen im Ruhrkohlenbergbau.

The journal of the Institute of Transport. London.

Band 19. Nr. 1 bis 2. Vom November bis Dezember 1937.
(1:) Engineering limitations and transport ideals. — Wagon utilisation. — Things to come in transport. (2:) Modern developments in Railway operating practice. — Transport in France. — How London's road passenger transport works.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

66. Jahrg. Heft 43 bis 50. Vom 23. Oktober bis 11. Dezember 1937.
(43:) Rabattgesetz, Festpreise und Preisstoppverordnung. — (46:) Der Rückgriffsanspruch des Dienstherrn im neuen deutschen Beamtenrecht. — (49:) Die neue Mietregelung. — (50:) Die neuen Vorschriften über den Straßenverkehr.

Die Lokomotive. Wien.

34. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1937.
(10:) 2 B 2-Heißdampf-Schnellzuglokomotive Reihe 3000 der Canadischen Pacificbahn. — Fortschritte bei der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen. — Überblick über die zur hundertjährigen Gedenkfeier der ersten deutschen Eisenbahn erschienene Literatur. — Ein Jahrhundert englische Westbahn. III. Rückblick auf ihre Breitspurzeit 1835—1892. — Die Österreichischen Bundesbahnen auf der Kärntner Landesausstellung. — Steigender Verkehr auf den Österreichischen Bundesbahnen. — (11:) 1 D 1-Heißdampflokomotive der Chekiang-Chiansibahn in China. — 100 Jahre Dampfeisenbahn in Österreich. — Die Elektrifizierung der russischen Eisenbahnen.

Manchurian Economic Review. Harbin.

4. Jahrg. Nr. 20 bis 23. Vom 15. Oktober bis 1. Dezember 1937.
(20:) Sea freight rates. — (21:) Japan-Manchoukuo economic. — (Special edition German-Manchurian:) Manchu-German accord. — German four year's plan. — (23:) Recognition of Manchoukuo.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

12. Jahrg. Nr. 4 bis 5. Vom August bis Oktober 1937.
(4:) Verkehrswerbung von heute, ihr Ziel und ihre Wirkungen in einer Zeit steigender Konjunktur. — Tunneldeckenbau nach der Methode von Büroingenieur Lalin. — Ausmauerung des Gaulfoßtunnels. — (5:) Entwicklung und Form der Übergangskurven.

Metals and alloys. New York.

Band 8. Nr. 10. Vom Oktober 1937.

Diesel locomotive cabs.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

63. Jahrg. Nr. 5 bis 9. Vom Mai bis September 1937.

(5:) Die Lieferfristen für die Beförderung von Gütern und ihre Anpassung an die nunmehr geltenden Fahrpläne. — Der Lastkraftwagenverkehr der englischen Eisenbahnen. — (6:) Das Inlandsbahnsystem. — Berechenbare Wirkung von Tariferhöhungen bei der Schwedischen Staatsbahn. — Die Umlegung der Lyngby-Naerumbahn. — (7:) Einige Bemerkungen über Fährlinien und Brücken in Dänemark mit einer näheren Beschreibung der Brücke über den Storström. — Osterverkehr bei der Norwegischen Staatsbahn. — Die Eisenbahnlage in den Vereinigten Staaten. — (8:) Frachtherabsetzungen gegen die Verpflichtung der ausschließlichen Benutzung der Eisenbahn. — Die Einwirkung der Weltkrisis und des Kraftwagenwettbewerbs auf die Eisenbahnen. — Die Verkehrswerbung bei der Verkehrsverwaltung Göteborg—Dalarne—Gävle. — (9:) Neuanlage von Kapital und Verzinsungsforderungen bei der Schwedischen Staatsbahn. — Die Eisenbahnen auf der Weltausstellung in Paris 1937.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

92. Jahrg. Heft 20 bis 23. Vom 15. Oktober bis 1. Dezember 1937.

(20:) Tagung des technischen Ausschusses in Kopenhagen. — Ein vereinfachtes Verfahren zur theoretischen Untersuchung der Gleisverwerfung. — (21—22:) Bogenweichen mit Überhöhung und Untertiefung. — (21:) Der Anlaufstoß bei Eisenbahnfahrzeugen. — (22:) Prüfung geschweißter Schienenstoßverbindungen der Bull Head-Schienen mit schrumpfender Fußlasche. — Beitrag zur Form des Übergangsbogens. — (23:) Neue vierteilige, dieselelektrische Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Neue ausländische Leichtstahl-Personenwagen.

Railway Age. New York.

Band 103. Nr. 15 bis 22. Vom 9. Oktober bis 27. November 1937.

(15:) Wage advances and the Railway situation. — Equipment orders lag. — Economic life of locomotives. — Use sand boxes to place long, heavy spans. — 6,500 honor Jeffers at „loyalty dinner". — Wage boost for train employees. — (16:) Mt. Shasta „mud" flows require line change on S. P. — Car men's responsibility for freight loss and damage. — Do shippers want a unified rail system? Hands off J. C. C.! — Signs which passengers can read. — Superheat versus steam pressure. — Railway payments to public for incidentals loom large. — Telegraph and telephone convention. — (17:) Huge Scrap plant opened on New York Central. — J. C. C. practitioners meet at St. Louis. — Burgess air-delivery system tested. — Erecting longest Railroad girder. — Accidents in 1936. — Safety as a Railway problem. — (18:) Rate decision greatly improves Railroad outlook. — Ore car

weighs 16 % less than previous design. — Ex parte 115 decision allows rate increases of $ 47,500,000. — Treasury division meets in New Orleans. — Huge Scrap plant opened on New York Central. — (19:) The Diesel in Railroad service. — Bridge and building men hold busy meeting. — Jones warns roads not to rely on rate increases. — Critical situation needs prompt attention, says rate petition. — How business views rate increase. — (20:) Novel concrete towers support steel girders. — Turbine locomotive design proposed. — Two electrical sections hold joint meeting. — N. Y. C. installs first button-control route interlocking. — New patterns in industry. — Engine terminal at flat rock built to high standards. — (22:) New car dumper in service at Huron, Ohio. — World's fastest freight train. — Trade thrives when rails prosper. — Rate increase and Pettengill bill discussed by shippers. — Bangar a Aroostock installs lightweight coaches.

Railway Gazette. London.

Band 67. Nr. 17 bis 24. Vom 22. Oktober bis 10. Dezember 1937.

(17:) Isle of Wight transport coordination. — The work of the British electrical federation. — The Storstrom bridge. — European timetable conference. — (18:) The firebox proportions of modern locomotive boulers. — Signalling concentration at Johnston Station, G.W.R. — Pyrotenax cables. — Short wave wireless equipment on Norwegian goods trains. — New semistreamlined locomotives, C.P.R. — The demolition of Llanbradach viaduct, G.W.R. — A new duplex loring and turning mill. — Modern second class accomodation in Germany. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (19:) Reconstruction of Wood Green Flyover Bridge. — Unusual methode of erecting heavy girders. — The Säntis aerial ropeway. — Reinforced concrete timber shed at Speke, L.M.S.R. — New locomotives for Peru. — (20:) Vans with mechanical refrigeration. — More L.M.S.R. test runs. — Coaling locomotives at Stranraer, L.M.S.R. — New 2-8-4 type express locomotives, Austrian Federal Railway. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (21:) New L.M.S. hotel at Leeds. — Railway cottage and mechanical transport. — Modern trends in road vehicle practice. — (22:) Indian railway and their Competitors. — A century of steam traction in Austria. — A new rail lubricator. — (23:) Tacheometric surveying in the Railway Yard, modifications at Cairo Station, Egyptian State Railways. — Strengthening of roadbed on clay formation. — High-speed lathes in Crewe Works, L.M.S.R. — A concrete-mixing train. — Beyer-Garratt locomotives, Dorada Railway, Colombia. — (Supplement, Overseas Railways:) An impression of travelling in India. — Assam Bengal Railway. — Eastern Bengal Railway. — North Western Railway, India. — East Indian Railway. — South Indian Railway. — H.E.H. the Nizam's State Railway. — Great Indian Peninsula Railway. — Ceylon Government Railway. — Burma Railway. — Federated Malay States Railways. — Royal State Railways of Siam. — Canadian National Railways. — Canadian Pacific Railway. — Buenos Ayres a. Pacific Railway. — San Paulo (Brazilian) Railway. — Central Argentine Railway. — Buenos Ayres Great Southern and Western Railways. — Entre Rios and Argen-

tine North Eastern Railways. — Argentine State Railways. — Central Uruguay Railway. — Chilean State Railways. — South African Railways and Harbours. — Beira and Rhodesia Railways. — Benguela Railways. — Nigerian Government Railway. — Tanganyka Government Railways. — Kenya a. Uganda Railways and Harbours. — Gold Coast Government Railway. — Mauritius Government Railway. — Sudan Railways. — Egyptian State Railways. — Palestine Railways. — New South Wales Government Railways. — Victorian Government Railways. — South Australian Government Railways. — Western Australian Government Railways. — Queensland Railways and competitive transport. — New Zealand Government Railways. — Antofagasta (Chili) a. Bolivia Railway. — (24:) New 4-4-0 type passenger locomotives, Egyptian State Railways. — First air-conditioned coach, Kowloon-Canton Railway. — Invisible streamlining of locomotives. — New 4-4-4 type locomotives, C.P.R. — Axlebox boring and facing machine. — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Oktober 1937.

Remote control switch expedites trains at a junction on the Union Pacific. — C.T.C. on the Denver a. Rio Grande Western. — Remote control by code. — Ends of double track controlled by C.T.C. — T. a T. session at Chicago. — Rock Island carrier systems.

Die Reichsbahn. Berlin.

13. Jahrg. Heft 42 bis 49. Vom 20. Oktober bis 8. Dezember 1937.

(42:) Zur Neuordnung des Beamtenunfallfürsorgerechts. — (43:) Durchführung von Bauarbeiten auf den in Betrieb befindlichen Reichsautobahnen. — Neue Doppeldeckwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — (44:) Vorrichtung zum Auslegen und Vorführen von Fahrplänen, Fahrpreis- und Entfernungstafeln, Landkarten, Anzeigen usw. für Hand und elektrischen Antrieb. — (45:) Die Freizeitgestaltung des deutschen Eisenbahners. — (46:) Ein Jahr Arbeitseinsatz unter dem Vierjahresplan. — (47:) Reichsbahn und Luftschutz. — (48:) Fahrdienstleitung — Betriebsüberwachung — Betriebsleitung. — Der Umbau des Empfangsgebäudes Fürstenberg (Mecklbg.). — (49:) Die Europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz 1937 in Stockholm.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 58. Nr. 42 bis 50. Vom 16. Oktober bis 11. Dezember 1937.

(42:) Die Durchführung des Personenbeförderungsgesetzes auf dem Gebiet des Gelegenheitsverkehrs. — Das Haftpflicht-Schutzbedürfnis der öffentlichen Verwaltung. Seine Eigenart und seine unzulängliche Befriedigung. — (43:) Kostenträger bei Rampenerneuerungen als Folge von Brückenveränderungen. — (45:) Vom Einzelhandelsschutzgesetz zum Gesetz über den Einzelhandel. — Einschränkung der Reklame. — (46:) Die Eisenbahnkörper der Reichsbahn im Reichs-Jagdrecht. — (49:) Die Neugestaltung deutscher Städte (Reichsges. vom 4. Oktober 1937). — Verbot der Einrichtung von Anlagen zur Gewinnung von Steinmaterialien für den Wege-, Bahn- und Wasserbau. — (50:) Die Neugestaltung deut-

scher Städte. — Über den Begriff der „angemessenen Entschädigung" im Sinne der neueren Enteignungsgesetze.

Revista del Consejo Administrativo de los FF. CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Heft 56. März 1937.

Die Nationaleisenbahnen im Jahre 1936: Betriebsergebnisse — Einnahmen und Ausgaben — Verteilung des Reingewinns — Anlagezuwachs — Rücklagen — Dienstgüter — Wohlfahrtsausgaben — Gesundheitsdienst — Tarifneugestaltung — Kraftwagenwettbewerb — Bilanz zum 31. Dezember 1936 — Statistiken.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

56. Jahrg. 2. Halbj. Nr. 5 bis 6. Vom 1. November bis 1. Dezember 1937.

(5:) Note sur le quadruplement de la ligne Paris—Lyon, entre Villeneuve-la-Guyard et Sens. — Organisation du Conseil supérieur des transports. — Chauffage des autorails en France. — Un nouvel essai des huies de graissage pour cylindres de locomotives. — (6:) Recherches de laboratoire sur la valeur d'usage des charbons en matière de traction (pouvoir cokéfiant par chauffe brusquée). — Mise en service sur le Réseau de l'Est d'une machine contrôlant le tracé des courbes de la voie. — La nouvelle ligne de Saint-Dié à Sainte-Marie-aux-Mines. — Méthode d'enregistrement de faibles déplacements. — Emploi de tubes luminescents comme compléments de signaux sous tunnels.

Ruhr und Rhein. Essen.

18. Jahrg. Heft 44 bis 50. Vom 29. Oktober bis 10. Dezember 1937.

(44:) Reichsbahn und Verkehrsabwicklung. — Der Auslandsreiseverkehr. — (47:) Sicherheit des Verkehrs. — Gefolgschaftsbeförderung mit Werkkraftwagen. — (49:) Der Bau des Hansakanals gesichert. — (50:) Güterverkehr und Tarifpolitik. — Straßenüberwege in Schienenhöhe.

S.B.B. Nachrichtenblatt. Bern.

14. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1937.

(10:) Der Basler Rheinhafen in seiner Bedeutung für die S.B.B. — Instandhaltung von Fahrleitungstragwerken. — Neues aus dem Reich der Eisenbahnen. — (11:) Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 110. Nr. 20. Vom 13. November 1937.

Bericht über die XIII. Tagung der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung.

Verkehrstechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 20 bis 22. Vom 20. Oktober bis 27. November 1937.

(20:) Vergleichende Darstellung der Energieflußbilder bei Straßenbahn, Obus und Omnibus. — Das Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte. — Der Berliner Nahverkehr während des italienischen Staatsbesuches. — 4 Jahre Bau der Reichsautobahnen. — (21:) Die Verkehrsbedeutung der Privateisenbahnen und Kleinbahnen. — Die Veräußerung einer Bahneinheit und die Grunderwerbsteuer. — Die Storströmbrücke,

die längste Brücke Europas. — Selbsttätig wirkende Zusatzbremswiderstände. — Werbearbeit der Verkehrsbetriebe im Winter. — Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz. — (22:) Die neue Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung. — (23:) Betriebserfahrungen und Auswirkungen der Teilverkraftungsmaßnahmen in Lübeck. — Zur neuen Straßenverkehrs-Ordnung. — Strukturwandlungen des städtischen Verkehrs unter dem Einfluß der Reichsautobahnen.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

31. Jahrg. Heft 42/43 bis 48. Vom 20./27. Oktober bis 1. Dezember 1937.

(42/43:) Der Hochbau der Deutschen Reichsbahn im ersten Vierjahresplan. — (44—45:) Neuerungen im englischen Verkehrswesen. — (45:) Die Schnellfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn in ihrer Außengestaltung. — (46:) Die Binnenhäfen und Schienenbahnen in ihrer verkehrswirtschaftlichen Zusammenarbeit. — Oberleitungsomnibusse in London. — (47:) Eisenbahnen zwischen Landwirtschaft und Großstadt. — (48:) Das neue Recht der Zulassung zum Verkehr auf der Straße. — Das dampfbetriebene, schienenlose Fahrzeug als Devisensparer.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (VAE.). Berlin.

Band 4. Heft 3 bis 4. Vom Oktober bis Dezember 1937.

(3:) Der Verkehr auf der Straße und die Gestaltung des Reichsrechts. — Eisenbahn und Sorgfaltspflicht auf dem Gebiet des Haftpflichtrechts. — Wann ist eine Ausnahme von der Vorfahrtsregel genügend kenntlich gemacht? — Die staats- und verwaltungsrechtliche Stellung der Deutschen Reichspost. — (4:) Das neue Straßenverkehrsrecht. — Die Nachprüfung der Verladung durch die Eisenbahn.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

16. Jahrg. Heft 10 bis 11. 1937.

(10:) Gemischtes Recht im Telegraphenwege-Gesetz? — Die Formation des Pfandverkaufs beim Spediteur und Lagerhalter. — (11:) Schadensersatz der Eisenbahn bei falscher Frachtberechnung. — Die Deutsche Reichsbahn übernimmt 2 Privateisenbahnen. — Die Gefahrhaftung bei der Beförderung von Umzugsgütern im offenen Eisenbahnwagen. — Die Straßenverkehrsordnung vom 16. November 1937. — Verordnung über die Zulassung zum Straßenverkehr. — Muß auf dem Fahrdamm bei Glätte gestreut werden?

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

4. Jahrg. Heft 23. Vom 1. Dezember 1937.

Grundgedanken zur neuen Straßenverkehrs-Ordnung.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

89. Jahrg. Heft 43/44 bis 45/46. Vom 29. Oktober bis 12. November 1937.

(43/44:) Verkehrsprobleme in Abessinien. — (45/46:) Die Belastungsprobe der neuen Reichsbrücke.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 81. Nr. 44 bis 48. Vom 30. Oktober bis 27. November 1937.

(44:) Saalebrücke der Reichskraftfahrbahn bei Hirschberg. — (48:) Luftwiderstand von Schnellzügen.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

Heft 11. November 1937.

Kanalisierung der Werra von Münden bis Wartha. — Die Garantieverpflichtungen für den Rhein-Weser-Kanal. — Die Entwicklung der Binnenschiffahrt 1929—1936.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

32. Jahrg. Nr. 14 bis 15. Vom 1. bis 20. November 1937.

(14:) Die Entwicklung der Lichttagessignale seit dem Jahre 1928. — Schienenstromschließer. — (15:) Das elektrische Stellwerk im Winter. — Abdichtung der Leitungsführungen durch Stellwerkswände und -fußböden.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

45. Jahrg. Nr. 10 bis 11. Vom Oktober bis November 1937.

(10:) Die Rechtsnatur des Expreßgutbeförderungsvertrages nach dem römischen IÜG. — (11:) Haftungsgemeinschaft und Passivlegitimation.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

5. Jahrg. Heft 20 bis 23/24. Vom 18. Oktober bis 3. Dezember 1937.

(20:) Der Odenwald. Eine Landschaftsskizze aus dem rhein-mainischen Raum. — (22:) Gutsflur und Bauernland im ostelbischen Raum als siedlungsprägende Faktoren. — (23/24:) Das Einzugsgebiet eines Ortes.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

77. Jahrg. Nr. 42 bis 49. Vom 21. Oktober bis 9. Dezember 1937.

(42:) Das gemeinwirtschaftliche und betriebsökonomische Prinzip im Eisenbahn- und im gewerblichen Güterfernverkehr. — Die Eisenbahnen in Palästina. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (43:) Verkehrswesen in Deutschland. — Mängel internationaler Gütertarife und Wege zu ihrer Beseitigung. — Aus der Tätigkeit der Ständigen Ausschüsse des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. — (44:) Hundert Jahre Donau-Dampfschiffahrt in Österreich. — (45:) Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1936. — Aus den Kinderjahren des Dampfeisenbahnbetriebes. — (46:) Die Kleinbahnen. — Nochmals: Betriebsökonomisch und gemeinwirtschaftlich. — (47:) Der Kleinbehälter von heute und morgen. — Die französischen Eisenbahnen im Jahre 1936. — (48:) Spediteur und Reichsbahn. — Leichtstahlwagen der Schweizerischen Bundesbahnen. — Ein Jahr Reichsbahn-Kraftfahrbetriebe in Bad Kreuznach. — Das Problem des Kaspischen Meeres und seine Beziehung zum Flußsystem des europäischen Rußland. — (49:) Zum Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn über das Geschäftsjahr 1936. — Die Haftung für Güterverpackung. — Währungsabwertung und Frachtenkredit.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck: Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW 19.

Entwicklung und Stand des Behälterverkehrs.

Von

Reichsbahndirektor Geheimer Regierungsrat **Sommerlatte** in Berlin.

Der Lastkraftwagen ist vielfach — allerdings nicht in allen Fällen — in der Lage, die ihm übergebenen Güter unmittelbar vom Hause des Versenders bis zum Hause des Empfängers zu befördern.

Die Eisenbahn vollbringt gleichwertige Transportleistungen, wenn die Beförderung von Anschluß zu Anschluß erfolgt. Sobald aber Anfuhr zum Versandbahnhof und Abfuhr vom Empfangsbahnhof hinzutreten, wird der Transport teurer und zeitraubender. Die wirtschaftlichste Art der Güterbeförderung ist diejenige, welche mit einem Transportmittel von Haus zu Haus erledigt wird.

Die Eisenbahnen haben dieser Erkenntnis Rechnung getragen und seit etwa zehn Jahren Behältnisse geschaffen, die zwar vielfach in Aussehen und Form noch den Wagenkästen der früheren kleineren, gedeckten und offenen Güterwagen gleichen, die aber nicht mehr fest mit dem Wagenuntergestell verbunden, sondern auf- und absetzbar sind.

Dieses neuartige Beförderungsmittel nennt man „Behälter" — „Container" —. Aus dem allseitig großen Interesse, welches dem Behälter international von Eisenbahnverwaltungen und von Interessenten geschenkt wird, muß man die Überzeugung gewinnen, daß diese Neuerung geeignet ist, auf dem Gebiete des Güterverkehrswesens tiefgreifende Umwälzungen hervorzurufen, vielleicht sogar später die gesamte Abwicklung des Güterverkehrs auf gänzlich neue Grundlagen zu stellen.

Begrifflich sind die Behälter Transportgefäße, die der Zusammenfassung und der Beförderung einer Gutmenge dienen und die mit besonderen Vorrichtungen zur Erleichterung ihrer Fortbewegung ausgerüstet sind.

Ihr Zweck besteht darin, Güter ohne Umladung vom Hause des Versenders zum Hause des Empfängers zu befördern.

Die Behälterbenutzung bietet sowohl dem Versender wie auch den Eisenbahnen eine Reihe gewichtiger Vorteile. Diese bestehen für den Versender bzw. Empfänger in folgendem:

1. Der Behälter ermöglicht und erleichtert den Verkehr von Haus zu Haus, unter Umständen sogar Verkehr unmittelbar aus dem Lager des Herstellers auf das Lager des Empfängers. Wichtig ist auch, daß das „Laden" ausschließlich von den Leuten des Versenders ausgeführt werden kann, die mit der Behandlung des Gutes je nach seinen Eigenheiten vertraut sind und es schonlich behandeln.
2. Er bietet Frachtersparnisse, da das Eigengewicht der Behälter bei der Frachtberechnung vielfach nur mit einem Bruchteil, größtenteils überhaupt nicht berücksichtigt wird.
3. Er bringt Ersparnisse an Verpackungskosten mit sich, da die stabile Bauart der Behälter es zuläßt, Güter wesentlich leichter verpackt zu verfrachten, als es bei Einzelauflieferung früher zulässig und möglich war. Bei manchen Gütern kann infolge der Behälterbenutzung sogar jede Sonderverpackung entfallen. Die Höhe der dadurch erzielten Ersparnis wird je nach Art des Gutes verschieden sein. Sie setzt sich zusammen aus dem Wegfall der Kosten des Verpackungsmaterials, aus dem Wegfall der Kosten des Einlegens in die Verpackung und aus dem Wegfall der Frachtkosten für das Gewicht der Verpackung; in gewissen Fällen auch aus Ersparnis der Frachtkosten für die nicht mehr nötige Rücksendung des Verpackungsmaterials.
4. Der Behälter bringt eine wesentliche Verminderung von Verlusten, die bei Ein-, Aus- und Umladung infolge unsachgemäßer Behandlung oft eintreten, und einen fast völligen Wegfall von Transportschäden. Namentlich durch die letztere Tatsache wird eine Quelle von Verärgerung, Unzuträglichkeiten und Unkosten für Verfrachter und Eisenbahn beseitigt.

Der Eisenbahn schafft die Behälterbenutzung folgende Vorteile:

1. Sie vereinfacht und beschleunigt das Lade- und Abfertigungsgeschäft.

2. Sie vermindert die Ladekosten bei Ein- Aus- und Umladung. Sie vermindert die Zahl der Entschädigungsfälle.
3. Sie bietet die gleichen Vorteile des Haus-Haus-Verkehrs, wie sie der Kraftwagen gewährt.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß anfänglich auch gewisse Nachteile auftreten:

1. Aufbringung der Kosten für Beschaffung, Unterhaltung und Amortisation der Behälter. Diese Unkosten können allerdings durch eine Benutzungsgebühr für die Behälter oder durch teilweise Berücksichtigung ihres Eigengewichts bei der Frachtberechnung ihren Ausgleich finden.
2. Für den Anfang werden zahlreiche unproduktive Leerläufe durch die Behälter erwachsen, die sich aber bei Einführung der Freizügigkeit der Behälter und bei einer planmäßigen Verteilung und Zuführung durch zentrale Stellen wesentlich mindern werden.
3. Gewisse Frachtverluste, da die Tara der Behälter bei der Frachtberechnung vielfach nicht berücksichtigt wird, und Leerbehälter meist umsonst oder wenigstens zu ermäßigtem Frachtsatz befördert werden; außerdem Entgang der Fracht für das sonst benutzte Verpackungsmaterial.

Die Reichsbahn unterscheidet Groß- und Kleinbehälter, wobei sie unter Großbehältern alle Behälter versteht, die einen Fassungsraum von mehr als 3,0 cbm haben. Bei der internationalen Regelung spricht man von Schwer- und Leichtbehältern, wobei schwere Behälter diejenigen sind, die ein Gesamtgewicht (Eigengewicht plus Ladung) von mehr als 2,5 t aufweisen. Die Reichsbahn ist der Auffassung, daß maßgeblich für die Bezeichnung der Behälter das Interesse sein muß, welches der Behälter für den Verkehrtreibenden hat. Diesem kommt es aber zunächst darauf an zu wissen, wie groß der ihm zur Verfügung stehende Laderaum ist, während für ihn das mehr technischen Zwecken dienende Gesamtgewicht bedeutungslos ist.

Der moderne Großbehälter aus Stahl ist erstmalig in den Vereinigten Staaten von Nordamerika in Verkehr genommen worden. Der frühere Präsident der New York Central Railroad, Smith, begann seine Versuche damit im März 1921. Nach sehr langsamer Entwicklung belebte sich der Behälterverkehr seit 1928, nachdem die Universal Carloading and Distributing Company eine beträchtliche Zahl großer und schwerer Behälter hatte bauen lassen und sie den Verfrachtern vermietete, während die Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen

sich lediglich mit dem Transport der Behälter befaßten. Von Anfang an schuf man in Amerika für die Behältertransporte besondere Güterwagen. Es sind dies lange offene Wagen mit hohen eisernen Borden, auf die vermittels Kranes die großen Stahlbehälter geladen werden. Die Behälter sind 2 bis 3 m lang, etwa 2¼ m breit und bis 2¾ m hoch. Sie fassen durchschnittlich 4 t Ladung, zum Teil auch beträchtlich mehr.

In vielen Veröffentlichungen, namentlich in Propagandazeitschriften, wird immer wieder behauptet, daß die Ziele und Vorteile, die man sich von der Behälterbenutzung in Amerika versprochen habe, auch erreicht seien und daß damit namentlich wesentliche Unkosten für Verpacken und Laden erspart würden. — Dies trifft aber für die USA. von Nordamerika, wenigstens bis in die letzte Zeit, keineswegs zu. Der Behälterverkehr hat sich dort durchaus nicht so gut entwickelt, wie man gehofft hat. Unmittelbare Verladung in die Behälter auf dem Hofe des Versenders und Transport bis zum Hof des Empfängers unter Zuhilfenahme von Lastautos für An- und Abfuhr kommt nur ganz vereinzelt vor. Nur bei Massengütern, namentlich Sand und Steinen, hat sich ein unmittelbarer Verkehr vom Versandplatz zum Verbrauchsplatz einrichten lassen. Vereinzelt werden auch Ladungen von Stückgütern von einem Versender an einen Empfänger in Behältern befördert. Im allgemeinen aber wurden die Behälter nur von den Spediteuren für Transporte von Sammelladungen benutzt, da ihnen von den Bahnverwaltungen dafür ein billigerer Tarif zur Verfügung gestellt worden war. Zahlreiche Eisenbahnverwaltungen erhoben bei der Interstate Commerce Commission dagegen Einspruch, daß die Großbahnen, die Behälterverkehr einrichteten, für Sammelstückgut in Behältern Tarifvergünstigungen gewährten. Die Interstate Commerce Commission hat daraufhin auch ein Verbot erlassen, Güter, welche in Behältern befördert werden, billiger zu tarifieren als andere Güter. Die Folge dieser Maßnahme war ein erheblicher Rückgang des Behälterverkehrs. Auf dringende Vorstellung der New York Centralbahn hat das Bundesverkehrsamt endlich einem Antrage dieser Bahn entsprochen und ihre einschränkenden Anordnungen über die Tarifierung des Behälterverkehrs aufgehoben. Es sind daher neue Behältertarife in Kraft gesetzt, deren Wirkung sich aber noch nicht ganz übersehen läßt, da inzwischen bekanntlich auch in Amerika infolge der Welt-Wirtschaftskatastrophe ein außerordentlicher Verkehrsrückgang eingetreten ist. So besitzt z. B. die Pennsylvania Railroad mehr als 4000 großräumige Behälter. Sie hat jahrelang versucht, diese Behälter als vorteilhaftes Beförderungsmittel für den Verkehr anzubieten. Die Versuche müssen als völlig fehlgeschlagen angesehen werden, so daß die Pennsylvania Railroad die Behälter nur im

eigenen Stückgüterdienst verwendet. Der Grund für die Ablehnung der Benutzung durch die Verfrachter liegt darin, daß wesentliche Ersparnisse an Verpackungskosten kaum verwirklicht werden konnten. Der amerikanische Fabrikant und Absender kann meistens von der im Massenbetrieb maschinenmäßig vorgenommenen einheitlichen Verpackung seiner Güter nicht deshalb absehen, weil vielleicht ein im voraus nicht zu bestimmender Teil in Behältern verfrachtet werden wird. Der Empfänger besteht andererseits meistens auf der gewohnten und handlichen Form der Verpackung der Einzelware in starken Wellpappekartons oder Holzkisten, weil die Ware von ihm oftmals nicht sofort im Kleinhandel weitergegeben wird, sondern, wenn auch nur vorübergehend, auf Lager genommen werden muß. Dabei würde die Behandlung der Einzelstücke in kleinen Dosen, Paketen oder Schachteln für den Empfänger Mehrausgaben an Lohn, Schwierigkeiten aller Art bei der Behandlung und Verluste durch Beschädigung des Inhalts bringen. Es ist sonach heute festzustellen, daß ein wesentlicher Aufschwung des Behälterverkehrs in USA nicht zu beobachten ist. —

Bei den englischen Eisenbahnen wurden Großbehälter für den allgemeinen Gebrauch etwa 1927 eingeführt. Dort hat der Behälterverkehr allerdings von Anfang an eine verhältnismäßig schnelle günstige Entwicklung genommen. Man hat in England etwa zehn verschiedene Behältertypen mit zwei Arten geschlossener und zwei Arten offener Behälter für Güter aller Art. Im allgemeinen haben sie ein Fassungsvermögen von 2½, 3 und 4 t. Daneben sind eine Reihe von Spezialbehältern in Gebrauch, z. B.:

Behälter mit Ventilation für Transporte von Frischfleisch,

Behälter mit Kühleinrichtungen für Wassereis oder für Trockeneis zur Beförderung von Gefrierfleisch und Fischen,

Behälter für Möbeltransporte, und zwar sowohl für neue Möbel wie für Umzugsgut,

Ziegelbehälter mit Bodenklappen,

Spezialbehälter für Fahrradtransporte. Die Fahrräder werden in zwei Lagen verladen, getrennt durch filzbelegte Bretter. In einem Behälter können 70 unverpackte Fahrräder verladen werden.

Die Mehrzahl der älteren Behälter ist aus Holz gefertigt. Neuerdings werden nur Stahlbehälter hergestellt oder Behälter aus Sperrholz mit Stahlüberzug. Während es Ende 1930 in England etwa 4400 Großbehälter gab, von denen noch 2700 aus Holz und 1700 aus Stahl hergestellt waren, besitzen heute die englischen Eisenbahnen rund 14 000

Großbehälter, von denen weitaus die Mehrzahl aus Stahl besteht. Die gedeckten Behälter haben an der einen Schmalseite an der unteren Hälfte eine aufklappbare Tür, in der oberen Hälfte zwei Flügeltüren, die zugleich den aufklappbaren Teil festlegen.

Die offenen Behälter haben entweder auf allen Längsseiten herabklappbare Seitenwände oder sind nur an einer Schmalseite zum Aufklappen eingerichtet, während an den Längsseiten nach unten aufklappbare Türen angebracht sind. Alle Behälter sind mit Vorrichtungen versehen, die ein leichtes Abheben vom Eisenbahnwagen auf das Lastauto oder umgekehrt mittels eines Kranes ermöglichen. Die Kranbehandlung der Behälter ist die vorherrschende. Man benutzt teils ortsfeste, teils fahrbare Kräne.

In England hat sich der Haus-Haus-Verkehr mit Behältern schnell eingebürgert, weil die An- und Abfuhr der Behälter fast ausschließlich mit bahneigenen Lastkraftwagen oder Gespannen erfolgt. Es entfällt hier die stets sehr teure Zwischenschaltung eines besonderen Fuhrunternehmers. Man läßt das Gespann oder den Autoanhänger beim Kunden stehen, bis der Behälter beladen oder entleert ist. Gespanne oder Zugmaschinen werden inzwischen anderwärts verwendet.

Anforderung und Verteilung der Behälter, die numeriert sind, erfolgt durch das Wagenbüro der Eisenbahn, so daß Leerläufe nach Möglichkeit wegfallen.

Die englischen Bahnen erheben für Benutzung eines Behälters einen Frachtzuschlag, der im allgemeinen bei 5, 10 oder 15 % liegt. Für sehr hochwertige Güter steigt er bis auf 33⅓ % der Fracht. Es werden namentlich zerbrechliche Güter, Möbelsendungen, lebende Pflanzen, Lebensmittel (Fleisch, Fische, Gemüse, Biskuits), Fahrräder und Ziegelsteine, Motoren, Getreide und Tonwaren in Behältern befördert.

Sehr wesentlich für diese günstige Entwicklung des Behälterverkehrs war in England der Umstand, daß es dort verhältnismäßig wenige direkte Gleisanschlüsse gibt. Während in Deutschland überaus zahlreiche Werke Gleisanschluß besitzen — es sind rund 15 000 Anschlüsse, an denen häufig drei bis vier Benutzer hängen, die im Versand und Empfang den Güterwagen auf ihrem Werkhof behandeln können — mußte in England meist ein Wagen- oder Autotransport bis zum oder vom Bahnhof eingeschaltet werden, der jetzt durch den Behälterverkehr erspart wird.

Auch die bei den englischen Bahnen überwiegend in Gebrauch befindlichen Güterwagen mit einem Ladegewicht von nur 5, 8, 10 und 12 t waren für den Behälterverkehr günstig; ein Behälter füllt meist einen Wagen aus.

Seit einigen Jahren hat sich ein reger Behälterverkehr mit englischen Bahnen zwischen England und Frankreich, Belgien und namentlich auch Deutschland entwickelt. Die London Midland & Scottish Eisenbahn-Gesellschaft z. B. schickt von dem Hafenort Goole an der Ostküste Mittelenglands mit eigenen ihr gehörigen Dampfern nach Hamburg zahlreiche Leerbehälter, die nach Westfalen, Hannover, Thüringen, Schlesien und Sachsen gehen, um elektrische Artikel, Hohlglaswaren, Badewannen und ähnliches zu holen.

Dieser Verkehr war bis zum 1. Januar 1937 durch den am 15. März 1934 veröffentlichten AT 24 S 2 tariflich geregelt. Danach wurden Großbehälter, welche im Eigentum von Reedereien oder englischen Eisenbahngesellschaften standen, von den deutschen Hafenplätzen aus leer frachtfrei zum Verlade- bzw. Versandbahnhof gefahren. Beim Vollauf wurde die Fracht für das Bruttogewicht der Behälter mit einem 15prozentigen Abschlag berechnet. Benutzt wurden Großbehälter, die teils englischen Eisenbahnen, teils deutschen Reedereien gehörten. Da die Reichsbahn an dem Grundsatz festhält, möglichst keine Privatbehälter zuzulassen, kaufte sie den deutschen Reedereien 24 im Englandverkehr benutzte Privatbehälter ab, so daß diese von jetzt ab bahneigene Behälter sind. Nur sechs Behälter der Bugsierreederei und Bergungs-A.-G. in Hamburg, die dem Verkehr nach Irland dienen, sind nicht angekauft und werden deshalb als Privatbehälter behandelt. Der AT 24 S 2 wurde am 1. Januar 1937 aufgehoben. Die Leerläufe der bahneigenen Großbehälter erfolgen seitdem frachtfrei. Ihr Eigengewicht wird bei der Frachtberechnung nicht mehr berücksichtigt. Für den Lauf auf deutschen Strecken bis zu den Hafenplätzen wird die Miete nach der Behältervorschrift erhoben. Die Behälter, die für London loco bestimmt sind, haben eine gebührenfreie Ausbleibezeit von 14 Tagen; vom 15. Tage ab ist je Behälter und Tag eine Miete von 3 RM zu entrichten. Für Behälter, die leer über englische Eisenbahnen gehen, wird keine Fracht berechnet, ebensowenig wie für einen englischen Leerbehälter in Deutschland Fracht erhoben wird. Für diesen Englandverkehr stehen zur Zeit 115 deutsche Großbehälter zur Verfügung.

In Frankreich gab es bis 1932 nur etwa 170 den verschiedenen großen französischen Eisenbahnnetzen gehörige Großbehälter, die teils aus Stahl, teils aus Holz bestanden, daneben etwa 110 Privatbehälter gleicher Gattung. 1935 haben die großen französischen Netze einen besonderen gemeinsamen Ausschuß geschaffen, welcher mit der Fortentwicklung des Behälterverkehrs betraut ist. Heute zählt man in Frankreich rund 1300 bahneigene und 11 500 private Großbehälter; daneben sind versuchsweise Kleinbehälter eingesetzt. Die Großbehälter

dienen, abgesehen vom Transport von Fleisch, Möbeln, Textilien, Maschinen, Fahrrädern, vielfach dem Obst- und Gemüseverkehr von Algier, Tunis und Südfrankreich nach Paris und England. Auch Milch wird in Frankreich in besonders dafür eingerichteten Wagen in einer Reihe auf ihnen lagernder abnehmbarer Stahlbehälter befördert. Spediteure benutzen sie im Sammelgutverkehr.

In Italien hatte man vor einigen Jahren eine besondere Privatgesellschaft zur Beschaffung und Vorhaltung von Großbehältern und ihrer Verwendung im Verkehr gegründet, die sogen. „Sicon" = Società Italiana di cassi mobile. Sie hatte zunächst 120 einfache Stahlbehälter der vom Internationalen Eisenbahnverband technisch festgelegten Behältertypen beschafft. Sodann ging sie dazu über, in größerem Umfange Kühlbehälter zu bauen und in Verkehr zu nehmen. Diese Kühlbehälter dienen vornehmlich dem Pfirsichversand von Albenga an der italienischen Riviera und für Südfrüchte- und Gemüsesendungen sowie auch für Fischsendungen von Sizilien und Tripolis nach Italien. Insgesamt hat Italien 370 Groß- und etwa 100 Kleinbehälter.

Die „Sicon" hat zu bestehen aufgehört. Die italienische Regierung hat sich entschlossen, die von der Sicon eingeleiteten Arbeiten von den Italienischen Staatsbahnen fortsetzen zu lassen.

Die Beschaffung der Kühlgroßbehälter in Italien hat sich im abessinischen Feldzuge sehr günstig ausgewirkt. Ein großer Teil der Kühlbehälter wurde nach Massaua transportiert, um dort aus den Dampfern Gefrierfleisch zu übernehmen. Die Behälter wurden dann mit der Bahn nach Asmara befördert und von dort mit Lastautos weiter gefahren. Das italienische Kriegsministerium hatte für diese Zwecke eine erhebliche Zahl weiterer eigener Kühlbehälter beschafft. In Italien selbst hat sich die Benutzung der Großbehälter nicht sehr eingebürgert. Es werden hier und da weitere Versuche unternommen, aber eine regere Benutzung ist noch nicht zu beobachten. Bemerkt sei, daß neben der Kranbehandlung der Großbehälter in England und namentlich in Italien für die Behälterbewegung starke Elektrohubkarren benutzt werden. Die Behälter müssen deshalb entsprechend hohe Füße besitzen, die das Unterfahren der Hubkarren gestatten. Dies zieht aber einen Verlust von Nutzraum bis zu 1 cbm nach sich. Die Höhe der Füße muß nämlich in solchen Fällen 33 cm sein, während sie bei gewöhnlichen Kranbehältern nur 10 cm beträgt.

In Ungarn und in Schweden werden zur Zeit erfolgversprechende Versuche mit Kühlgroßbehältern unternommen.

Bei der Deutschen Reichsbahn sind bisher rund 300 Großbehälter in Gebrauch, die fast ausnahmslos der Reichsbahn gehören. Außer diesen für den allgemeinen Güterverkehr bestimmten Großbehältern laufen bei der Reichsbahn noch 80 Stahlbehälter, die lediglich zum Transport von Kalk und Kalksteinen dienen, für den allgemeinen Verkehr mit anderen Gütern also ausscheiden.

Die Reichsbahn hatte vor einiger Zeit eine größere Zahl neuer Großbehälter verschiedener Typen in Bauauftrag gegeben. Bei ihrer Konstruktion wurden die international festgelegten Abmessungen beachtet. Nach ihrer Anlieferung wurden groß angelegte Transportversuche vorgenommen, um ihre Brauchbarkeit im Verkehrsdienst feststellen zu können. Bisher traf man aber, trotz aller Bemühungen, den Großbehälter einzuführen, bei den Interessenten auf wenig Gegenliebe. Nur Versender von Möbeln, vereinzelt Druckmaschinen, Zigaretten, Zigarettenpapier und Schokolade benutzen gern und eifrig Großbehälter.

Neben diesen verhältnismäßig wenigen Großbehältern, von denen die älteren aus Holz, die neueren sämtlich aus Stahl gefertigt sind, hat die Reichsbahn als erste Eisenbahnverwaltung die sogenannten Kleinbehälter entwickelt. Sie ist bei deren Einführung und Ausgestaltung seit etwa acht Jahren bewußt einen anderen Weg gegangen, als er bisher international beschritten worden war. Die seitherige Entwicklung hat ihr in vollem Umfange recht gegeben. Die noch bis vor wenigen Jahren bestehenden nicht sehr günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse, die Kapitalknappheit und die sich daraus ergebende, vielfach zu beobachtende Aufhebung oder Verkleinerung der Lagerhaltung hatten zur Folge, daß die Wirtschaft nicht mehr größere Mengen von Gütern in Wagenladungen bezog, sondern sich aus den genannten Gründen mit kleineren Bezugsmengen begnügte. Heute verläßt sich jeder Bezieher auf die günstige und schnelle Beförderung und sieht weiterhin von größerer Lagerhaltung ab. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen schuf die Reichsbahn den Kleinbehälter. In einer mehrjährigen Versuchszeit war es den Reichsbahndirektionen freigestellt, Kleinbehälter zu entwickeln und zu beschaffen, die den Wirtschaftsverhältnissen und Bedürfnissen der einzelnen Landesteile entsprachen. Zu beobachten war dabei nur der Grundsatz, daß die Kleinbehälter rollbar sein mußten und höchstens nur so groß und schwer sein durften, daß sie auch beladen noch von höchstens zwei Mann bedient werden konnten. Auf diese Weise entstand natürlich zunächst eine große Buntscheckigkeit. Nach Abschluß der Versuche wurde im Mai 1934 eine „Vorläufige Bauvorschrift für Kleinbehälter" herausgegeben, deren technische Vor-

schriften künftig von allen Herstellern unbedingt beachtet werden müssen. Danach werden seither nur noch drei Arten von Kleinbehältern beschafft und benutzt.

1. Type A mit 1 cbm Fassungsraum und einem Ladegewicht von 1000 kg. Länge 1450 mm, Breite 800 mm, Höhe 900 mm.
2. Type B mit 2 cbm Fassungsraum und einem Ladegewicht von 1000 kg. Länge 1650 mm, Breite 950 mm, Höhe 1300 mm.
3. Type C mit 3 cbm Fassungsraum, jedoch nur mit einem zulässigen Höchstladegewicht von 750 kg. 1900 mm lang, 1050 mm breit, 1500 mm hoch.

Die mehrjährigen Versuche haben den Beweis erbracht, daß diese Typen den Bedürfnissen von Wirtschaft und Verkehr in Deutschland am besten entsprechen. Die Type C ist für sperriges Gut bestimmt, wie Blechwaren, Emaillewaren, leichte Porzellane und Kekse; alles Güter, deren Eigengewicht im Verhältnis zu ihrem Raumbedürfnis gering ist.

Sämtliche Kleinbehälter sind rollbar. Sie besitzen ein Fahrwerk von vier Rädern und sind daher sehr leicht beweglich und wendig. Alle haben eine besondere Feststellvorrichtung, welche durch Herabdrücken eines Bügels bedient wird. Der Behälter wird dadurch in zwei Phasen gehoben, so daß jeweils nur das halbe Gewicht zu bewegen ist. Er steht sodann fest auf vier kräftigen Füßen.

Die Reichsbahn-Kleinbehälter sind teils Holzbehälter, teils Stahlbehälter. Bei den Holzbehältern unterscheidet man geschlossene und Lattenbehälter, während die Stahlbehälter ausschließlich als geschlossene beschafft sind.

Eine erhebliche Schwierigkeit für die Benutzung der beladenen Kleinbehälter bildete anfänglich das Auf- und Abheben der Behälter von der Straße auf das Fuhrwerk und vom Fuhrwerk auf die Straße bzw. auf den Eisenbahnwagen. Zur Behebung dieser Schwierigkeiten sind mehrere technische Lösungen gefunden. So benutzt man die sogenannte „Hübnerplattform", vermittels der die Behälter herauf- und herabgekurbelt werden können.

Ferner eine von der Deutschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Duisburg entwickelte „Ladeschwinge", die sowohl an Eisenbahnwagen wie am Auto leicht angebracht werden kann. Die Handhabung der Ladeschwinge ist ganz besonders einfach.

Am Ende der Ladefläche des Lastwagens wird eine nach außen und innen schwenkbare portalartige Schwinge angebracht, die sich dem Rahmenprofil des Lastwagens anpaßt.

Die Last wird bei ausgeschwenkter Ladeschwinge angehängt und mit einer Sicherheitswinde, die an der Seite des Wagens angebracht ist, durch einen Mann hochgehoben.

Hierbei wird die Ladeschwinge eingeschwenkt, so daß die Last über dem Wagenboden schwebt und mit der Winde abgesetzt werden kann. Das Einschwenken der Schwinge vollzieht sich sehr leicht, denn es braucht nur ein Mann gegen die Last selbst oder den Schwingrahmen zu drücken. Die Last bewegt sich nämlich wegen der eigenartigen Führung des Hubseiles beim Aus- oder Einschwenken stets waagerecht. Auch das Eigengewicht der Schwinge ist ausgeglichen, so daß keinerlei besondere Hubarbeit aufgewendet zu werden braucht.

Beim Fahren steht die Schwinge senkrecht im Profil des Wagens und nimmt praktisch keinen Platz in Anspruch. Sind die Ladegüter sehr hoch oder soll die Ausladung besonders groß sein, so wird der Schwingrahmen ausziehbar gemacht. Man kann mit der Ladeschwinge auch Anhänger oder andere Fahrzeuge beladen.

Die Bauart der Ladeschwinge ist sehr einfach und ihr Gewicht ist gering, so daß sie schnell auf jedem Lastwagen eingebaut werden kann. In normaler Ausführung trägt sie 1500 kg. Sie wird aber auch für größere und kleinere Tragkraft hergestellt.

Nach einem Muster, das die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen eingeführt hat, hat die Reichsbahn ferner eine Entladebrücke konstruiert, die an der Längs- oder Querseite der Lastkraftwagen eingehängt werden kann und vermittels der unter Benutzung einer Handwinde die beladenen Behälter leicht vom Wagen auf die Erde und von der Erde auf den Wagen gehoben werden können. Nachteilig wirkt sich dabei aber der Umstand aus, daß für die jeweilige Benutzung der Entladebrücke Vorbereitungsarbeiten nötig sind, die gewisse Zeit kosten. Auch ist diese Vorrichtung in engeren Straßen nicht anwendbar.

Ein weiteres sehr gutes Hilfsmittel zur Beförderung der Kleinbehälter über die Straße ist ein „Niederflurwagen", der als Anhänger ausgebildet ist. Die Plattform dieses Wagens liegt sehr tief. Die Rückwand ist abklappbar und dient als Überladebrücke. Der Behälter wird mit Menschenkraft oder vom Auto mit einer Seilwinde auf den Anhänger gezogen. Die Fahrgeschwindigkeit des Anhängers ist unbegrenzt. Er besitzt eine Tragfähigkeit von 1500 kg, kann also jeden beladenen Behälter der Gruppe A, B und C aufnehmen. Sein Eigengewicht beträgt nur 175 kg. Der Anschaffungspreis beträgt etwa 800 bis 900 RM. Durch

die Benutzung dieses Niederflurwagens vermeidet man die Unbequemlichkeit des Auf- und Abladens der Behälter auf einen Lastkraftwagen. Ferner kann man entweder den Einachsanhänger beim Empfänger stehen lassen, bis er den Behälter entladen hat, oder man kann, wenn der Anhänger sofort wieder gebraucht wird, den Behälter schnell herunterrollen. Der Niederflurwagen hat sich durchaus bewährt und vielfach verlangen die Verfrachter und Empfänger Zu- und Abfuhr der Behälter mit einem derartigen Fahrzeug.

Die Einführung der Kleinbehälter macht auch bei anderen Eisenbahnverwaltungen erhebliche Fortschritte. So haben neuerdings die französischen Eisenbahnen 3000 Kleinbehälter in Auftrag gegeben. Die belgischen Eisenbahnen besitzen schon 1500 Stück davon, die Österreichische Bundesbahn 800, auch die Niederländischen Eisenbahnen haben sie in Benutzung. Auch in Italien werden Versuche mit Kleinbehältern angestellt.

Daß bei der Reichsbahn Einführung und Vorhaltung der Kleinbehälter einem wirklichen Bedürfnis entspricht, ergibt sich allein daraus, daß bereits 400 verschiedene Güterarten in den Kleinbehältern befördert worden sind. Die Zahl der zur Zeit bei der Reichsbahn in Benutzung befindlichen Kleinbehälter beziffert sich auf 20 000. Für 1938 ist die Beschaffung weiterer 7500 Kleinbehälter vorgesehen.

Ein besonderes Interesse besteht in Deutschland an der Schaffung eines Behälters — vielleicht eines Kühlbehälters — für Seefischtransporte. In England sind derartige Spezialfischbehälter namentlich für die Beförderung geräucherter und gepökelter Fische seit langem in Gebrauch. Auch Frischfische werden dort in Behältern befördert. Es spielt dabei eine große Rolle, daß die Transportweiten in England wesentlich geringere sind als in Deutschland. Die bisher in Deutschland versuchsweise für den Transport frischer Seefische hergestellten Behälter haben sich sämtlich als nicht geeignet oder nicht wirtschaftlich genug erwiesen. Man ist zur Zeit dabei, zwei neue Typen zu konstruieren und Versuchstransporte mit frischen Seefischen auf möglichst weite Entfernungen vorzunehmen. Die Hindernisse, die sich in Deutschland solchen Versuchen entgegenstellen, sind sehr erhebliche und es wird große Mühe kosten, sie zu überwinden.

In diesem Zusammenhang sei ein anderer Versuch, Behälter einzusetzen, erwähnt. Kürzlich ist eine Vereinbarung von erheblicher Bedeutung getroffen, die in unmittelbarer Wirkung des Vierjahresplans zwischen der Deutschen Reichsbahn und der „Waldholz-Transport G.m.b.H."

in Berlin-Dahlem zustande gekommen ist. Um das für die verschiedensten Herstellungszwecke (Futterhefe, Zucker, Zellwolle, Spiritus u. dgl.) in großem Umfange benötigte Holz, darunter auch geringwertiges, billig befördern zu können, hat die Waldholz-Transport G.m.b.H. Spezialfahrzeuge konstruiert, die aus Schleppern und auswechselbaren Behältern bestehen. Zwischen Reichsbahn und der G.m.b.H. besteht eine vertragliche Vereinbarung, wonach in einem Umkreis von 50 km vom Holzgewinnungsort das Holz ausschließlich mit dem Kraftfahrzeug befördert wird. Auf Entfernungen über 100 km wird in die Beförderung grundsätzlich die Eisenbahn eingeschaltet. Das Kraftfahrzeug übergibt die mit Holz gefüllten Behälter bei einem günstig gelegenen Bahnhof der Schiene und diese übernimmt die Weiterbeförderung der Behälter zu den Bedingungen des Behälterverkehrs, d. h. gegen Zahlung der tarifmäßigen Fracht für das reine Gutgewicht bei freier Rückbeförderung der leeren Transportgefäße. Außerdem wird eine vereinbarte Anerkennungsgebühr in jährlicher Pauschale erhoben. Bei Beförderungen innerhalb der Entfernungsgrenzen von 50—100 km wird das Holz demjenigen Verkehrsmittel zur Beförderung übergeben, das nach eingehender Prüfung als das zweckmäßigste erscheint.

Man wird mit der Beschaffung von Kleinbehältern weiter vorgehen, weil das Interesse an der Benutzung der Behälter ständig wächst. Die Wirtschaft sieht mehr und mehr ein, daß die Ersparnis an Verpackungsmaterial, die leichtere Verpackungsarbeit und namentlich die Sicherheit gegen Transportschäden erhebliche Vorteile bieten gegenüber der bisher üblichen Art der Verpackung und Beförderung. Dazu kommt, daß zur Zeit Knappheit an Verpackungsmaterial jeder Art besteht und deshalb mehr und mehr Behälter angefordert werden.

In Deutschland werden die Behälter grundsätzlich *von der Reichsbahn beschafft*. Es können allerdings auch jetzt noch in besonderen Fällen von Kunden beschaffte Behälter zugelassen werden, wenn ihre Bauart den technischen Vorschriften entspricht, und wenn sie der Reichsbahn als bahneigenes Lademittel übereignet werden. Über die Einstellung solcher Behälter ist ein besonderer Vertrag abzuschließen. Die Reichsbahn lehnt es unbedingt ab, *die Benutzung reiner Privatbehälter zu genehmigen und sie ebenso zu behandeln wie bahneigene Behälter*. Sie vertritt die Auffassung, daß sie, genau wie bei Vorhaltung des Güterwagenparks, als größtes Transportunternehmen des Reiches die Pflicht hat, die für den öffentlichen Verkehr nötigen Transportmittel selbst vorzuhalten. Die

Zulassung von Privatbehältern würde ihres Erachtens die Abwicklung des Verkehrs nur hemmen, und auch betrieblich, wenn erst eine größere Zahl von Privatbehältern im Verkehr wäre, unbequeme Folgen nach sich ziehen. Vorbehalten bleibt natürlich in ganz besonders gelagerten Fällen, von Kunden beschaffte Privatbehälter mit Sondereinrichtungen sich übereignen zu lassen. Derartige „Kundensonderbehälter" sind beispielsweise für einige Fabriken zugelassen, die Trockeneis versenden. Es handelt sich dabei um B-Behälter, die innen eine mit einem luftdicht schließenden Deckel versehene Zinkwanne besitzen, in der das Trockeneis ohne nennenswerte Verdunstung weithin befördert werden kann.

Kleinbehälter sind im allgemeinen für den Stückgutverkehr bestimmt. Ihre Verwendung im Wagenladungsverkehr, zumal im Spediteur-Sammelladungsverkehr, bedarf grundsätzlicher Genehmigung der Reichsbahndirektionen.

Die Bestellung der Behälter erfolgt bei den Güterabfertigungen unter Angabe des benötigten Fassungsraums, der Art und Menge des Gutes und des Bestimmungsbahnhofs.

Der Behälter wird dem Besteller von der Güterabfertigung überlassen, nachdem besondere Bedingungen für Behälterbenutzung unterschriftlich anerkannt sind.

Die Kosten für An- und Abfuhr der Behälter von und zum Bahnhofe fallen den Kunden zur Last. Für Benutzungsdauer der Behälter durch Versender und Empfänger sind bestimmte Fristen festgelegt, bei deren Überschreitung eine geringe Gebühr zu entrichten ist.

Da die Reichsbahnbehälter — sowohl Großbehälter wie Kleinbehälter — als bahneigene Lademittel gelten, wird ihr Eigengewicht zur Frachtberechnung nicht herangezogen. Die Benutzer zahlen also die Fracht lediglich für das Nettogewicht der Güter. Es ist jedoch für jeden Behälter, gestaffelt nach seinem Fassungsraum, ein Mindestgewicht festgesetzt, für welches der Absender in jedem Falle die Fracht zu bezahlen hat. Leerbeförderung der Behälter erfolgt zu Lasten der Reichsbahn.

Um der Reichsbahn für ihre Aufwendungen und Leistungen einen Ausgleich zu schaffen, wird für jede Benutzung eines Behälters eine Miete erhoben, die als Freibetrag oder in Überweisung gezahlt werden kann. Diese Miete ist je nach Fassungsraum des benutzten Behälters und nach der Entfernung, die er beladen zurücklegt, gestaffelt. Die Höhe der Mietsätze ist nach den bisherigen Erfahrungen für die Wirtschaft durch-

aus tragbar, da die Vorteile, die die Verfrachter infolge Ersparnis an Verpackungsmaterial und Lohnkosten sowie Vermeidung von Beschädigungen haben, unbedingt größer sind, als die verhältnismäßig geringen Mietgebühren. Auf dem Rückweg sollen die Behälter möglichst ausgenutzt werden. Während früher die Behälter im Eigentum jeder Direktion standen und deshalb unter Umständen leer dorthin zurücklaufen mußten, ist seit 1. Mai 1935 die Freizügigkeit der Behälter durchgeführt worden. Das Hauptwagenamt in Berlin hat, nach dem Muster des Güterwagendienstes, Bedarfs- und Bestandsmeldungen für Behälter eingeführt. Es wird täglich telegraphisch gemeldet und täglich zwischen den Bedarfsgebieten ein Ausgleich herbeigeführt. Voraussetzung für die Durchführung dieser Maßnahme ist eine möglichste Gleichartigkeit des Behälterparks. Es konnte deshalb die zentrale Bewirtschaftung erst eingeführt werden, nachdem eine größere Zahl nach den allgemein gültigen Baunormen beschaffter Behälter in Dienst gestellt war. Durch diese Maßnahme ist der zeitraubende und kostspielige Leerlauf der Behälter wesentlich eingeschränkt worden.

Behälterverwendung im internationalen Verkehr.

Das allgemeine Interesse, das man der Entwicklung der Behälter entgegenbringt, hat dazu geführt, daß international sich eine ganze Reihe von Organisationen mit der Lösung der auftauchenden Fragen befassen. Der Internationale Eisenbahnverband hat eine Reihe dieser Fragen studiert und eine Anzahl internationaler Vorschriften herausgegeben, die von beachtlicher Bedeutung sind. So ist ein „Mustertarif für die Beförderung von Gütern in Behältern im internationalen Verkehr" erstellt worden. Ferner sind „internationale Vorschriften für den Austausch" und drittens „technische Bedingungen für im internationalen Verkehr zu verwendende Behälter" aufgestellt. Nur Behälter, die diesen Bedingungen entsprechen, dürfen international zwischen den einzelnen Ländern verkehren.

Daneben ist bei der internationalen Handelskammer in Paris das „Internationale Behälterbüro" ins Leben gerufen. Dieses hat sich zur Aufgabe gestellt, die Verbindung zwischen Eisenbahn, Überlandtransporten und Schiffahrt einerseits, sowie den Benutzern der verschiedenen Transportmittel andererseits herzustellen. Es prüft Fragen des Behälteraustausches, solche technischer sowie tariflicher Art und gibt sein Material dem Internationalen Eisenbahnverband ab, weil es nach seiner Organisation nicht in der Lage ist, den Eisenbahnverwaltungen Vorschriften zu geben.

Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen hat ein „Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Behälter" aufgestellt, das zwischen den ordentlichen Mitgliedverwaltungen für die Benutzung der Behälter gilt. Von den außerordentlichen Mitgliedern, nämlich den Dänischen, Norwegischen und Schwedischen Staatsbahnen, sowie den Schweizerischen Bundesbahnen, wird dieses Übereinkommen nur auf Grund besonderer Abmachungen in Kraft gesetzt. Die Deutsche Reichsbahn hat mit Dänemark, Schweden und Norwegen derartige Abkommen getroffen, ebenso mit Polen; mit der Tschechoslowakei und den Schweizerischen Bundesbahnen wird über besondere Abkommen, in Anlehnung an das Vereinsabkommen, verhandelt.

In den direkten Tarifen zwischen der Reichsbahn und einer Reihe der an Deutschand angrenzenden Länder, z. B. Belgien und Holland, sind bereits besondere Bestimmungen über Berechnung der Fracht und Behältermiete enthalten. Bisher ist es noch nicht gelungen, mit Österreich und Ungarn derartige Abkommen zu treffen. Man hat sich ferner erfolgreich bemüht, die Zollbehandlung der Behälter nach Möglichkeit zu vereinfachen. Im allgemeinen behandeln die deutschen Zollstellen die bahneigenen Behälter wie Güterwagen.

Nachstehend noch ein Überblick über die Regelung des Behälterverkehrs in den zwischenstaatlichen Tarifverbänden, soweit die Deutsche Reichsbahn beteiligt ist:

Deutschland-Belgien.

Der Behälteraustausch zwischen Deutschland und Belgien vollzieht sich zur Zeit nach den Austauschvorschriften des IEV.[1] Im deutsch-belgischen Verbandstarif sind Behälterbestimmungen enthalten. Hiernach wird die Fracht wie im deutschen Binnenverkehr für das im Behälter verladene Gutgewicht (Nettogewicht) unter Berücksichtigung bestimmter Mindestgewichte nach den allgemeinen Tarifbestimmungen berechnet. Außerdem wird eine nach Fassungsraum und Entfernung gestaffelte Behältergebühr erhoben. Leere Behälter werden frachtfrei befördert.

Privatbehälter sind von dieser Regelung ausgeschlossen. Der zwischenstaatliche Austausch ist rege.

[1] IEV = Internationaler Eisenbahnverband.

Deutschland-Niederlande.

Für den Behälteraustausch zwischen Deutschland und den Niederlanden gilt das Austauschübereinkommen des VMEV.[1] Außerdem sind im deutsch-niederländischen Verbandsgütertarif Behälterbestimmungen vorgesehen, die mit den deutschen Binnenbestimmungen grundsätzlich übereinstimmen. Auf der niederländischen Strecke wird jedoch keine gestaffelte, sondern eine feste Gebühr von 0,50 hfl für den Kleinbehälter und von 5 hfl für den Großbehälter erhoben. Auf geringe Abweichungen in den Mindestgewichten soll hier nicht eingegangen werden. Leere Behälter werden frachtfrei befördert.

Für Privatbehälter gilt diese Regelung nicht.

Der Austausch ist verhältnismäßig rege.

Deutschland-Nordische Länder.

(Dänemark, Schweden, Norwegen.)

Es bestehen besondere Austauschvorschriften und Behältertarifbestimmungen im deutsch-nordischen Verbandstarif. Diese Bestimmungen entsprechen grundsätzlich dem Tarifmuster des VMEV. Privatbehälter sind demnach von der Regelung ausgeschlossen.

Der Austausch ist ebenfalls verhältnismäßig rege.

Deutschland-England.

a) über deutsche Seehäfen:

Ein Abkommen zwischen den englischen Eisenbahnen und der Deutschen Reichsbahn, in dem sich die Vertragsteile gegenseitig zusichern, auch die fremden Behälter nach ihren Binnenbestimmungen wie ihre eigenen zu behandeln, wird zur Zeit vorbereitet. Das Übereinkommen soll auch auf den übrigen Behälterverkehr zwischen Deutschland und England ausgedehnt werden.

Auf der Seestrecke wird die Fracht nur für das Gutgewicht zuzüglich eines etwa 10—15 %igen Zuschlags je nach der Güterart berechnet. Leere Behälter werden frachtfrei befördert. Während der Ausbleibezeit im fremden Land werden für die Heimatbahn vorläufig keine Gebühren erhoben.

Der Austausch insbesondere von Großbehältern, die beladen von Deutschland nach England reisen, ist sehr beträchtlich.

[1] VMEV = Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

b) über Belgien (Antwerpen):

Es bestehen seit 1. Januar 1938 besondere Tarifvereinbarungen. Hiernach wird die Fracht für die deutschen Strecken und die belgisch-englische Strecke jeweils getrennt berechnet. Daneben werden Gebühren für Überlassung der bahneigenen Behälter erhoben, getrennt für deutsche und für belgisch-englische Strecken. Der Austausch vollzieht sich zur Zeit noch nach den internationalen Austauschvorschriften des IEV. und ist ziemlich rege.

c) über die Fährstrecke Zeebrügge—Harwich:

Der Behälterverkehr zwischen Deutschland und England über die belgisch-englische Fährstrecke ist im besonderen deutsch-englischen Fährboottarif geregelt. Die Fracht wird hiernach nach den Grundsätzen im Tarifmuster des VMEV. berechnet.

Die Behältergebühren sind nach Entfernung und Fassungsraum gestaffelt. Für Kleinbehälter sind jedoch keine Mindestgewichte vorgesehen. Für Großbehälter wird die Fracht für mindestens 2000 kg nach den 2½-t-Sätzen berechnet.

Leere bahneigene Behälter werden frachtfrei befördert.

Privatbehälter sind von der Regelung ausgeschlossen.

Deutschland-Polen.

Der Austausch von Behältern zwischen Deutschland und Polen ist durch ein besonderes Abkommen, das in der Form dem Austausch-Übereinkommen des VMEV. entspricht, seit dem 1. März 1936 geregelt. Dagegen sind erst seit dem 1. Mai 1937 für den deutsch-polnischen Umbehandlungsverkehr Tarifbestimmungen in strenger Anlehnung an das Tarifmuster des VMEV. eingeführt worden.

Deutschland-Ungarn.

Der deutsch-ungarische Eisenbahnverband hat zum 1. August 1937 erstmalig Behältertarifbestimmungen eingeführt. Die Bestimmungen entsprechen dem Tarifmuster des VMEV., sehen aber ergänzend noch besondere Vorschriften für die Beförderung von Gütern in ungarischen Sondergroßbehältern mit selbsttätiger Kühleinrichtung vor. Für den Behälteraustausch mit Ungarn gilt zur Zeit das Austauschübereinkommen des VMEV.

Deutschland-Österreich.

Deutschland-Litauen-Lettland-Estland.

In diesen Verbandsverkehren steht die Einführung von Behältertarifbestimmungen, die dem Tarifmuster des VMEV. in jeder Hinsicht entsprechen, unmittelbar bevor.

Der Behälteraustausch mit Österreich und der Tschechoslowakei ist im Sinne des Übereinkommens des VMEV. vorbereitet. Zur Zeit gilt im Verkehr mit Österreich das Austauschübereinkommen des VMEV. Im Verkehr mit den Randstaaten schweben zur Zeit noch Verhandlungen über untergeordnete Austauschfragen.

Deutschland-Italien.

Auch für diesen Tarifverband sind Behältertarifbestimmungen schon vorbereitet. Ihre Einführung ist jedoch bisher in erster Linie an der Frage der Verzollung der Kleinbehälter in Italien gescheitert. Ferner bestanden verschiedene Auffassungen darüber, ob insbesondere nicht rollbare Kleinbehälter in die Regelung einbezogen werden sollen. Diese Frage ist nunmehr durch die neuen technischen Bedingungen des IEV. eindeutig entschieden, wonach Kleinbehälter ein vierräderiges Fahrwerk und Feststellvorrichtungen besitzen müssen. Nicht rollbare Kleinbehälter scheiden demnach für den zwischenstaatlichen Behälterverkehr künftig grundsätzlich aus.

Deutschland-Frankreich-Schweiz.

Während zwischen Frankreich und der Schweiz bereits Bestimmungen über den direkten Behälterverkehr bestehen, wenn auch nur in beschränktem Umfange, konnte der Behälterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich sowie zwischen Deutschland und der Schweiz noch nicht geregelt werden. Die Versendung von Behältern nach diesen Ländern ist dennoch möglich. Die Versanddirektion muß jedoch die im Einzelfall zu treffenden besonderen Bedingungen mit der Verwaltung der Empfangsbahn vorher festlegen.

Donauschiffahrt zwischen Regensburg—Passau—Wien—Budapest.

Für den Donauverkehr bestehen Behältertarifvorschriften, nach denen für das Eigengewicht des beladenen Behälters keine Fracht erhoben wird. Der Frachtberechnung für das Gut werden mindestens

1500 kg je Behälter zugrunde gelegt, wobei die Gesamtfracht noch um bestimmte Zuschläge erhöht wird.

Leere Behälter werden unter bestimmten Voraussetzungen frachtfrei befördert.

Aus den Darlegungen muß man entnehmen, daß bei allen Eisenbahnverwaltungen ein reges Interesse für den Behälterverkehr besteht. Das Internationale Behälterbüro läßt augenblicklich die Möglichkeit prüfen, eine Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt im Behälterverkehr herbeizuführen.

Vielen Stellen geht die Entwicklung des Behälterverkehrs nicht schnell genug. Uns hat die Erfahrung gelehrt, daß eine gewisse Zurückhaltung bei der Einführung der Behälter nur am Platze ist, um nicht Fehlkonstruktionen und Fehlläufe einzuführen. Man soll den Behälterverkehr nicht um seiner selbst willen einrichten, sondern nur dann, wenn wirklich ein wirtschaftliches Bedürfnis dafür besteht und alle an solchem Verkehr Beteiligten dadurch befriedigt werden können.

Die Eisenbahnen der Erde[1].

Die Gesamtfläche der Erde beträgt 510 Millionen qkm, die sich auf 29 % Landfläche und 71 % Wasserfläche verteilt. Die Wasserfläche scheidet als Siedlungsraum für die Menschheit aus. Die rund 149 Millionen qkm Landfläche ist zum großen Teil aus klimatischen Gründen unbewohnt oder überhaupt nicht bewohnbar, da Meere, Antarktis, Eis- und Trockenwüsten, Gebirge, Moore, Sümpfe, Überschwemmungsgebiete in den Niederungen und große Waldgebiete nicht zur Wohnwelt der Menschheit gehören. Der gesamte Siedlungs- und Wohnraum der Menschheit beträgt sonach noch nicht ein Fünftel der Erdoberfläche. Auf dem übrigbleibenden Raum sind die Menschen aus klimatischen und pflanzengeographischen Gründen höchst ungleich verteilt. Auf wenigen räumlich gar nicht sehr ausgedehnten Flächen drängen sich die Bewohner zu Hunderten von Millionen zusammen; Gebieten mit höchster Volksdichte stehen riesige Gebietsflächen gegenüber, die ganz dünnbesiedelt oder fast menschenleer sind.

Die Erdbevölkerung wird heute auf 2100 Millionen geschätzt. Diese Zahl erscheint zwar hoch, ist jedoch im Vergleich zu der Bevölkerungsdichte menschenreicher Länder nicht so bedeutend. Wenn man bedenkt, daß im Deutschen Reich 66 Millionen Menschen wohnen, auf der ganzen Erde aber nur rund 31 mal soviel leben, während die Landfläche der Erde 315 mal so groß wie Deutschland ist, so zeigt dieses, wie außerordentlich gering der Wohnraum für Deutschland ist. Wäre die Erde so dicht wie Deutschland besiedelt, so müßte die Zahl der Erdbewohner nicht 2 Milliarden, sondern mindestens 20 Milliarden ausmachen. Die mittlere Bevölkerungsdichte der Erdoberfläche beträgt jedoch nur 13 Menschen auf 1 qkm, die des Deutschen Reiches dagegen 140 Menschen auf 1 qkm.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936 S. 1, 1937 S. 154 ff. Infolge Benutzung weiterer Quellen sind die Angaben mit den früheren zum Teil nicht vergleichbar.

Zwei Drittel aller Menschen leben dicht gedrängt auf ein Siebentel der Landfläche der Erde. In größeren Gebieten wohnen teils über 100 Menschen, in kleineren Räumen 200 und mehr Menschen auf 1 qkm. Diese Zusammenballungen der Menschen finden wir hauptsächlich in Mittel- und Westeuropa und Teilen von Italien, in Vorderindien, in Ostasien (Teile von Japan und China), in den nordöstlichen Gebieten der Vereinigten Staaten von Amerika, in Ägypten und auf der Insel Java.

In den nachfolgenden Übersichten sind bei den Flächengrößen Binnengewässer und Binnenseen, Flüsse usw. im allgemeinen mitgerechnet worden. Die Bevölkerung ist unter Berücksichtigung der neuesten fortgeschriebenen Zahlen angegeben. Soweit möglich, sind die Zahlen den amtlichen Veröffentlichungen der betreffenden Länder, sonst Veröffentlichungen nichtamtlichen Charakters entnommen. Für die Verkehrsbedeutung der Eisenbahnen stammen die Angaben über die Länge der Bahnen, die beförderten Personen und die beförderten Gütermengen aus den nationalen Statistiken, soweit diese zur Verfügung standen, oder aus sonstigen Veröffentlichungen. Die Privatbahnen, Straßenbahnen, Kleinbahnen, Vizinalbahnen usw. sind da, wo Angaben zu erlangen waren, einbezogen worden. Die Verkehrsdichte ist für jedes Land nach der in Quadratkilometer angegebenen Gebietsgröße berechnet. Die Verkehrsdichte in der Übersicht kann nicht als Wertmesser für Vergleiche dienen, da lediglich die in den einzelnen Ländern vorhandenen Bahnen anzugeben waren. Eine Teilung der Länder nach stark besiedelten oder weniger besiedelten oder überhaupt nicht besiedelten Gebieten ist nicht durchgeführt worden, da eine Ordnung der Bahnen nach Längengruppen nicht Aufgabe dieser Darstellung ist.

In der russischen Eisenbahnstatistik wird eine Trennung nach dem europäischen und asiatischen Betriebs- und Verkehrsgebiet nicht mehr durchgeführt. Auf Grund einer Neuberechnung der Bahnen konnte lediglich die Netzlänge Rußlands getrennt nach den in den beiden Erdteilen gelegenen Strecken festgestellt werden, wie sie im Archiv für Eisenbahnwesen 1937 S. 153 ff. angegeben sind. Eine ähnliche, auch nur schätzungsweise Teilung der Verkehrsleistungen in den beiden Kontinenten ist mangels irgendwelcher Unterlagen nicht möglich. Sie sind daher insgesamt beim europäischen Rußland angegeben.

Bei Amerika ist eine Trennung nach Nord- und Südamerika durchgeführt.

Die Gesamtlänge der auf der Erde festgestellten Eisenbahnen beträgt, wie nachfolgende Übersicht zeigt, 1 329 460 km.

1	2	3	4	5
Erdteil	Länge der Eisenbahnen km	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
Europa	414 943	11 362 228	501 115 161	3,7
Amerika	625 456	42 931 995	240 828 223	1,5
Asien	165 985	40 441 780	1 150 589 261	0,4
Afrika	73 917	29 173 235	152 771 677	0,2
Australien	49 159	8 557 336	9 637 961	0,6
Zusammen:	1 329 460	132 466 574	2 054 942 283	0,1

Die Länder, die die meisten Eisenbahnen besitzen, sind folgende: Vereinigte Staaten von Amerika 409 244 km, Rußland (europäischer und asiatischer Teil) 83 509 km, Deutschland 74 400 km, Britisch-Ostindien 69 126 km, Kanada 69 065 km, Frankreich 64 620 km, Britische Besitzungen in Australien 43 594 km, Argentinien 39 830 km, Brasilien 35 646 km und Großbritannien 32 591 km.

Die übrigen Länder haben weniger als 30 000 km Eisenbahnen. Bei den Angaben über die Eisenbahnen Deutschlands entfallen von den Verkehrsaufkommen auf:

1	2	3	4
	Länge km	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Gütertonnen in Tausend
Deutsche Reichsbahn	54 356	1 610 519	452 427
Privatbahnen	4 485	56 876	44 432
Kleinbahnen	9 854	213 938	38 482
Straßenbahnen	5 631	2 674 035	1 235
Bahnen besonderer Bauart . . .	74	13 611	—
Zusammen:	74 400	4 568 979	536 576

Bei den Vereinigten Staaten von Amerika sind die

Bahnen I. Klasse, d. s. Bahnen mit einer jährlichen Betriebseinnahme von über einer Million Dollar,

Bahnen II. Klasse, d. s. Bahnen mit einer jährlichen Betriebseinnahme von 100 000 bis 1 Million Dollar,

Bahnen III. Klasse, d. s. Bahnen mit einer jährlichen Betriebseinnahme von unter 100 000 Dollar,

aufgenommen. Die Zahl der Betriebsgesellschaften der I. Klasse betrug 144 Bahnen, in der II. Klasse 196 Bahnen und in der III. Klasse 255 Bahnen, insgesamt 595 Bahnen. (Fortsetzung auf Seite 280.)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Lfd. Nr.	Länder	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Davon Staatsbahnen von Spalte 4 km	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Zeitpunkt der Volkszählung oder Schätzung	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
	Europa									
1	Albanien	—	12	—	—	—	1933	27 538	1 050 000	—
2	Belgien	1933	10 252	4 861	202 860	76 390	1934	30 506	8 092 004	33,6
3	Britisches Reich (Vereinigtes Königreich, europäische Teile)	1933	32 591	—	1 263 895	371 380	1933	242 606	46 823 500	13,4
4	Gibraltar	—	—	—	—	—	1931	5	21 372	—
5	Malta	—	13	—	—	—	1933	316	765	4,1
6	Irischer Freistaat	1933	4 816	—	18 153	2 637	1934	68 895[1]	2 993 000	7,0
7	Bulgarien	1936	3 236	3 236	9 240	5 046	1935	103 146	6 090 200	3,1
8	Dänemark (einschl. Färöer)	1934	5 319	2 679	40 780	6 980	1934	44 330	3 680 000	12,0
9	Deutsches Reich	1936	74 400	54 356	4 568 979	536 576	1936	470 714	66 029 000	15,8
	davon:									
	a) Preußen	1936	*47 317*	*31 923*	—	—	1936	*293 826*	*39 692 000*	16,1
	b) Bayern	1936	*9 224*	*8 535*	—	—	1936	*75 997*	*7 681 000*	12,1
	c) Sachsen	1936	*3 730*	*3 270*	—	—	1936	*14 986*	*5 197 000*	24,9
	d) Württemberg	1936	*2 578*	*2 097*	—	—	1936	*19 508*	*2 696 000*	13,2
	e) Baden	1936	*2 650*	*1 940*	—	—	1936	*15 070*	*2 413 000*	17,6
	f) Übrige Länder	1936	*8 901*	*6 591*	—	—	1936	*51 327*	*8 350 000*	17,2
10	Estland	1936	1 447	1 447	10 676	2 673	1935	47 549	1 128 000	3,0
11	Finnland (einschl. Aaland)	1936	5 780	5 505	20 264	16 124	1935	382 801[2]	3 738 500[2]	1,5
12	Frankreich (einschl. Elsaß-Lothringen)	1933	64 620	64 620[3]	801 240	295 378	1936	550 986	41 907 056	11,7
13	Griechenland (mit Athos)	1936	2 832	2 832	26 300	2 640	1934	130 199	6 629 000	2,2
14	Island	—	—	—	—	—	1934	102 846[4]	111 555	—
15	Italien	1936	23 035	16 853	131 144[5]	46 081[5]	1935	310 177	42 625 000	7,4
16	Jugoslawien	1936	9 419	9 419	44 412	16 866	1934	247 542	14 730 000	3,8
17	Lettland	1936	3 097	2 921	14 789	4 410	1934	65 791	1 950 502	4,7
18	Liechtenstein	—	—	—	—	—	1934	157	10 213	—
19	Litauen (einschl. Memelgebiet)	1936	1 644	1 644	3 150	2 193	1932	55 670	2 150 616	3,0
20	Luxemburg (einschl. Prinz-Heinrich-Bahn)	1936	193[6]	—	4 270	8 190	1934	2 586	299 993	7,5
21	Niederlande	1936	3 531	3 404	45 952	14 103	1935	34 181	8 392 006	10,3
22	Norwegen	1936	3 656	3 505	19 294	8 908	1935	322 681	2 871 000	1,1
23	Österreich	1936	8 175	5 841	67 536	26 462	1935	83 867	6 760 233	9,7
	Übertrag:		258 068	—	—	—		3 325 089	268 083 515	—

[1] Ohne Flüsse und Seen.
[2] Gewässer einschl. Aaland = 34 324 qkm, 27 850 Einwohner.
[3] Ohne Straßenbahnen.
[4] Davon 43 365 qkm bewohnbar.
[5] Nur Staatsbahnen.
[6] Die Längen der Bahnen und Betriebsergebnisse sind in Frankreich enthalten.

1 Lfd. Nr.	2 Länder	3 Jahr	4 Länge der Eisenbahnen km	5 Davon Staatsbahnen von Spalte 4 km	6 Beförderte Personen in Tausend	7 Beförderte Güter in tausend Tonnen	8 Zeitpunkt der Volkszählung oder Schätzung	9 Flächengröße qkm	10 Bevölkerungszahl	11 Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
	Übertrag:		258 068					3 325 089	268 083 515	
24	Polen	1936	22 126	20 662	218 276	61 572	1933	388 390	33 418 000	5,7
25	Portugal (mit Azoren und Madeira)	1936	2 242	2 242	23 824	4 189	1930	91 766	6 825 883	2,4
26	Rumänien	1936	11 241	11 241	39 090	25 710	1933	294 967	18 057 000	3,8
27	Rußland (europ. Teil mit Ukraine und Weißrußland)	1936	62 642[2]	—	945 206[1]	317 075[1]	1933	6 002 240	116 047 050	1,0
28	Schweden	1936	16 831	7 446	73 738	33 477	1935	448 958	6 251 000	3,7
29	Schweiz	1936	5 664	2 877	404 993	21 560	1930	41 295	4 066 000	13,7
30	Spanien (mit Andorra und Kanarischen Inseln)	1936	13 619	11 069	55 800	30 409	1930	511 985	23 907 145	2,7
31	Tschechoslowakei	1936	13 522	13 269	260 373	69 328	1930	140 446	14 729 536	9,6
32	Türkei (europäischer Teil)	1936	338	—	—	—	1933	23 975	1 040 669	14,0
33	Ungarn	1936	8 650	7 642	92 149	22 300	1930	93 073	8 688 319	9,3
34	Vatikan Stadt	—	—	—	—	—	1933	44	1 044	—
	Zusammen Europa		414 943	—	—	—		11 362 228	501 115 161	3,7
	Amerika									
	a) Nord- und Mittelamerika									
1	Vereinigte Staaten von Amerika	1933	409 244	—	445 872	1 437 148	1930	7 839 081	122 755 046	5,3
	dazu Dependenzen:									
2	Alaska	1933	1 200	—	—	—	1930	1 518 717	59 278	0,1
3	Panamakanalzone	1930	85	—	—	—	1930	1 422	39 467	6,0
4	Puerto Rico	1930	573	—	—	—	1930	8 896	1 543 913	6,4
5	Jungfern-Inseln	1930	—	—	—	—	1930	345	22 012	—
6	Costa Rica	1930	825	—	—	—	1927	50 550	471 525	1,6
7	Cuba	1932	15 476[3]	—	22 425	29 858	1931	114 524	3 962 344	13,5
8	Dominikanische Republik	1932	1 182[4]	—	—	—	1935	50 070	1 479 417	2,4
9	Guatemala	1930	1 180	—	—	—	1921	109 724	2 004 090	1,1
10	Haiti	1930	330	—	—	—	1919	27 844	2 250 000	1,2
11	Honduras	1930	1 429	—	—	—	1935	154 305	962 000	0,9
12	Mexico	1927	23 460	13 033	145 965	13 822	1930	1 969 154	16 552 722	1,2
13	Nicaragua	1930	429	327	—	—	1920	118 453	638 119	0,4
14	Panama	1930	150	—	—	—	1930	74 522	467 459	0,2
15	El Salvador	1930	604	—	—	—	1930	34 126	1 459 578	1,8
	Summe a)		456 167	—	—	—		12 071 733	154 687 780	3,8

1 Verteilung der Beförderungsleistungen auf europäisches und asiatisches Gebiet nicht möglich.

2 Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937 S. 153/5.

3 Ohne 10 650 km Pflanzungsbahnen.

4 Davon 750 km Plantagenbahnen.

1	2	3	4	5
Lfd. Nr.	Länder	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Davon Staatsbahnen von Spalte 4 km
	b) Südamerika			
16	Argentinien	1934	39 830	8 912
17	Bolivien	1931	1 992	—
18	Brasilien	1931	35 646	21 045
19	Chile	1931	8 798	—
20	Columbien	1932	3 294	1 499
21	Ecuador	1930	1 130	—
22	Paraguay	1931	1 064	—
23	Peru	1935	3 038	—
24	Uruguay	1932	2 457	—
25	Venezuela	1930	973	—
	Summe b)		98 222	—
	c) Fremdländische Besitzungen			
	Brit. Reich (amerik. Teile)			
26	Canada	1936	69 065	37 272
27	Neufundland	1931	1 200	—
28	hierzu Labrador	1931		
29	Bermuda-Inseln	1931	35	—
30	Britisch Guayana	1933	126	—
31	„ Honduras	1931	40	—
32	„ Westindien	1933	563	—
33	Falkland-Inseln	1931	—	—
	Dänische Besitzung:			
34	Grönland	1930	—	—
	Französische Besitzungen:			
35	Franz. Westindien	1931	38	—
36	„ Guayana	1931	—	—
	Niederländische Besitzungen:			
37	Niederl. Antillen (Curacao usw)	1931	—	—
38	„ Guayana (Surinam)	1931	—	—
	Summe c)		71 067	—
	hierzu „ b)		98 222	—
	„ „ a)		456 167	—
	Zusammen Amerika		625 456	—

[1] Davon 88 000 qkm gletscherlos.

6	7	8	9	10	11
Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Zeitpunkt der Volkszählung oder Schätzung	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
138 500	42 400	1930	2 797 113	12 055 469	1,4
570	570	1900	1 332 808	2 972 587	0,1
148 914	21 741	1935	8 511 189	30 635 605	0,4
20 300	23 900	1930	741 767	4 287 445	1,2
2 970	—	1931	1 162 240	7 851 000	0,3
—	—	1930	451 180	2 500 000	0,3
—	—	1931	418 722	843 905	0,3
4 420	2 350	1935	1 249 049	6 147 000	0,2
4 325	1 601	1932	186 926	1 941 398	1,5
—	—	1930	1 020 400	3 026 878	0,1
—	—		17 871 394	72 261 287	0,6
20 000	70 046	1931	9 569 326	10 376 786	0,7
—	—	1931	110 677	289 615	0,2
—	—	1931	601 893	4 264	
—	—	1931	49	27 789	—
—	—	1933	231 744	310 933	0,1
—	—	1931	22 268	51 347	0,2
—	—	1933	32 374	2 079 687	1,7
—	—	1931	15 716	3 101	—
—	—	1930	2 170 000[1]	16 630	—
—	—	1931	3 126	506 233	1,2
—	—	1931	90 000	29 085	—
—	—	1931	1 044	54 963	—
—	—	1931	140 651	128 822	—
—	—		12 988 868	13 879 156	0,5
—	—		17 871 394	72 261 287	0,6
—	—		12 071 733	154 687 780	3,8
—	—		42 931 995	240 828 223	1,5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Lfd. Nr.	Länder	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Davon Staatsbahnen von Spalte 4 km	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Zeitpunkt der Volkszählung oder Schätzung	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
	Asien									
1	Afghanistan	1933	—	—	—	—	1933	731 000	10 000 000	—
2	China (einschl. Tibet)	1930	9 338	—	12 083[1]	13 223[1]	1936	8 654 200	458 366 700	0,1
3	Manchukuo und Tannu—Tuwa	1936	10 456	—	—	—	1936	1 781 092	29 669 117	0,6
4	Irak	1932	1 211	—	2 050	710	1932	302 000	2 857 900	0,4
5	Iran	1930	630	—	—	—	1930	1 463 558	15 055 115	—
6	Japan (einschl. Süd-Sachalin und Kwantung)	1935	23 517	17 138	1 413 400	103 800	1935	422 395	71 242 817	5,6
7	Chosen (Corea)	1935	3 077	3 077	25 600	7 680	1935	220 769	22 899 038	1,4
8	Formosa	1935	882	882	18 100	5 710	1935	35 961	5 212 426	2,5
9	Nepal	1920	—	—	—	—	1920	140 000	5 573 800	—
10	Rußland (asiatischer Teil)	1926	20 867[2]	—	—[2]	—[2]	1926	15 173 947	30 980 865	0,1
11	Saudisch-Arabien	1933	467	—	—	—	1933	1 585 000	5 750 000	0,0
12	Siam	1932	3 102	2 992	3 630	1 107	1932	529 036	12 699 000	0,6
13	Türkei	1927	7 536	6 340	11 730	3 312	1927	738 761	12 607 601	0,3
14	Yemen	1931	—	—	—	—	—	62 000	1 234 000	—
	Britisches Reich (asiatische Teile):									
15	Indien (einschl. Schutzstaat)	1934	69 126	—	503 700	78 864	1931	5 110 098	352 837 877	1,4
16	Ceylon	1935	1 530	1 530	10 200	1 310	1931	65 906	5 391 829	2,3
17	Cypern	1931	60	—	—	—	1931	9 282	347 959	0,6
18	Hongkong	1931	35	—	—	—	1931	1 010	849 751	3,5
19	Malakka	1931	—	—	—	—	1931	142 700	4 385 346	—
20	Borneo	1931	316	—	—	—	1931	80 290	270 223	0,4
	Mandatsgebiete:									
21	Palästina	1936	999	—	3 410	1 030	1931	23 316	1 035 154	1,5
22	Transjordanien						1929	42 000	300 000	
	Französische Besitzungen:									
23	Französisch Indien	1931	38	—	—	—	1931	513	286 410	7,4
24	Indochina	1936	3 154	—	10 500	760	1936	740 400	23 030 000	0,4
25	Cheik-Said	1930	—	—	—	—	1930	1 622	—	—
	Mandatsgebiet:									
26	Syrien-Libanon	1935	1 028	—	—	—	1935	161 400	3 360 000	0,6
	Italienische Besitzungen:									
27	Niederländisch Indien (mit Neu-Guinea)	1930	7 341	—	50 700	7 210	1930	1 904 160	60 727 233	0,4
28	Portugiesische Besitzungen	1933	92	—	—	—	1933	22 991	1 200 000	0,4
	Amerikanische Besitzungen:									
29	Philippinen	1933	1 183	—	7 040	1 250	1932	296 373	12 419 100	0,4
	Zusammen Asien		165 985	—	—	—		40 441 780	1 150 589 261	0,4

[1] Nur für neun chinesische Nordeisenbahnen.

[2] Vgl. Anm. 1 und 2 bei Europa S. 270.

1	2	3	4	5
Lfd. Nr.	Länder	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Davon Staatsbahnen v. Spalte 4 km
	Afrika			
1	Ägypten	1936	4 816	3 609
2	Liberia	1923	—	—
3	Sudan (brit. Ägypt. Gemeinherrschaft)	1926	3 255	—
4	Tanger	1926	—	—
	Belgische Besitzungen:			
5	Belgisches Gebiet des Kongo	1931	4 456	—
	Mandatsgebiet:			
6	Ruanda-Urundi	1925	—	—
	Britisches Reich (afrikanische Teile):			
7	Union von Südafrika	1936	21 880	—
	Britisch-Westafrika:			
8	Erfrischungsinseln	1931	—	—
9	Gambia	1931	12	—
10	Goldküste	1931	800	—
11	Nigeria	1931	3 048	—
12	Sierra Leone	1931	498	—
	Britisch-Ostafrika:			
13	Kenya und Uganda	1935	2 610	—
14	Mauritius	1931	2 232	—
15	Nyasaland	1931	280	—
16	Seychellen und Depend	1931	—	—
17	Somaliland	1931	—	—
18	Zansibar und Pemba	1931	—	—
	Britisch-Südafrika:			
19	Brit.-Südafrika	1931	674	—
20	Nord-Rhodesien	1930	921	—
21	Süd-Rhodesien	1931	2 170	—
	Mandatsgebiete:			
22	Kamerun	1931	69	—
23	Togo	1931	—	—
24	Tanganyika	1934	2 215	—
25	Südwestafrika (südafr. Verwaltung)	1931	2 527	2 370
	Französische Besitzungen:			
26	Franz.-Äquatorafrika	1931	—	—
	Franz.-Nordafrika:			
27	Algerien	1935	4 854	4 854
28	Marokko	1935	1 782	—
29	Tunesien	1935	2 189	—
30	Franz.-Westafrika	1934	3 793	—
	Übertrag:		65 081	—

6	7	8	9	10	11
Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Zeitpunkt der Volkszählung oder Schätzung	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
50 000	6 690	1927	35 158	15 904 525	10,3
—	—	1923	95 400	2 000 000	—
780	890	1926	2 611 000	5 605 848	0,1
—	—	1926	583	80 000	—
170	1 586	1931	2 336 892	8 444 000	—
—	—	1925	54 800	4 500 000	—
89 800	25 574	1936	1 223 331	9 588 665	1,8
—	—	1931	323	4 346	—
—	—	1931	10 538	199 520	0,1
—	—	1931	204 089	2 869 750	0,4
5 179	628	1931	876 922	19 130 000	—
—	—	1931	72 323	1 768 000	0,7
480	880	1931	826 025	6 594 000	0,3
—	—	1931	2 096	402 000	—
—	—	1931	124 183	1 604 000	0,2
—	—	1931	404	27 000	—
—	—	1931	176 113	344 700	—
—	—	1931	2 642	235 000	—
—	—	1931	760 000	974 182	0,1
—	—	1930	751 908	1 345 000	0,1
—	—	1931	389 376	1 109 000	0,6
—	—	1931	88 266	797 000	0,1
—	—	1931	33 775	294 000	—
220	220	1931	949 540	5 064 000	0,2
—	—	1931	822 876	359 144	0,3
—	—	1931	2 370 000	3 196 687	—
9 940	5 480	1936	2 195 087	7 234 684	0,2
1 470	2 350	1936	415 000	6 242 706	0,2
2 550	1 570	1936	125 130	2 608 313	1,3
1 620	720	1936	4 609 708	14 702 583	0,1
—	—		22 163 488	123 228 653	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Lfd. Nr.	Länder	Jahr	Länge der Eisenbahnen km	Davon Staatsbahnen von Spalte 4 km	Beförderte Personen in Tausend	Beförderte Güter in tausend Tonnen	Zeitpunkt der Volkszählung oder Schätzung	Flächengröße qkm	Bevölkerungszahl	Auf 100 qkm Fläche entfallen Bahnstrecken km
	Übertrag:		65 081					22 163 488	123 228 653	
	Franz.-Ostafrika:									
31	Madagaskar und Dependenzen . .	1931	696	—	—	—	1931	616 453	3 759 000	0,1
32	Réunion	1931	127	—	—	—	1931	2 400	197 900	5,3
33	Somaliküste	1931	783	—	—	—	1931	22 000	69 362	3,6
	Mandatsgebiete:									
34	Kamerun	1931	504	—	—	—	1931	431 320	2 192 163	0,1
35	Togo	1931	360	—	—	—	1931	52 000	747 646	0,7
	Italienische Besitzungen:									
36	Ital.-Ostafrika (Kaiserreich Äthiopien mit Eritrea und Ital.-Somaliland) .	1932	1 209	—	—	—	1932	1 702 000	13 637 900	0,1
37	Libyen	1936	607	—	—	—	1936	1 773 952	772 999	0,0
	Portugiesische Besitzungen:									
38	Angola	1932	2 813	—	220	420	1929	1 263 700	2 586 000	0,2
39	Guinea	1930	—	—	—	—	1930	36 125	365 000	—
40	Mocambique	1930	1 534	—	—	—	1930	771 125	3 960 261	0,2
41	Übrige Besitzungen	1929	—	—	—	—	1929	5 029	212 793	—
	Spanische Besitzungen:									
42	Spanisch-Marokko usw.	1930	203	—	480	274	1930	333 643	1 042 000	—
	Zusammen Afrika . .		73 917	—	—	—		29 173 235	152 771 677	0,2
	Australien									
	Brit. Reich (australische Teile)									
1	Australischer Bund mit Papua (Brit.-Neu-Guinea) und Norfolk-Inseln .	1936	43 594	43 594	368 200	31 600	1933	7 938 391	6 631 070	0,5
2	Neuseeland (einschl. angegl. Südseeinseln)	1936	5 343	5 343	20 400	6 290	1936	268 996	1 587 687	2,0
3	Fidschi- und westliche Südseeinseln .	1933	192	—	—	—	1933	49 182	317 038	0,4
	Mandatsgebiete:									
4	Nauru (brit. Verwaltung)	1933	—	—	—	—	1933	21	2 641	—
5	Neu-Guinea (austral. Verwaltung) . .	1933	—	—	—	—	1933	240 861	396 900	—
6	Westsamoa (neuseeländ. Verwaltung) .	1933	—	—	—	—	1933	2 934	46 023	—
7	Neu-Hebriden (brit.-franz. Gemeinherrschaft)	1932	—	—	—	—	1932	14 762	60 000	—
	Französische Besitzungen:									
8	Neu-Kaledonien	1931	30	—	—	—	1931	18 653	57 165	0,2
9	Franz. Südseeinseln	1931	—	—	—	—	1931	3 998	40 000	—
	Amerikanische Besitzungen:									
10	Guam (Marianen)	1930	—	—	—	—	1930	534	18 509	—
11	Hawai	1930	—	—	—	—	1930	16 658	368 336	—
12	Tutuila-Inseln (Samoa)	1930	—	—	—	—	1930	197	10 055	—
	Japanisches Mandatsgebiet:									
13	Pazifische Inseln	1935	—	—	—	—	1935	2 149	102 537	—
	Zusammen Australien . .		49 159	—	—	—		8 557 336	9 637 961	0,6

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalt der Länder ist in Europa erheblich größer als in den etwa gleich großen Ländern der anderen Erdteile. So entfallen z. B. auf 100 qkm Fläche in Belgien 33,6 km, Deutschland 15,8 km, Schweiz 13,7 km, Dänemark 12,0 km, Frankreich 11,7 km, Niederlande 10,3 km, Tschechoslowakei 9,6 km, Österreich 9,7 km und Ungarn 9,3 km Eisenbahnen, während in den Vereinigten Staaten 5,3 km, in Chile 1,2 km, Französisch-Westindien 1,2 km, Britisch-Indien 1,4 km, Französisch-Indien 7,4 km, Südafrikanische Union 1,8 km, Französisch-Westafrika 1,3 und im Bereich des Australischen Bundes 0,5 km Eisenbahnen entfallen.

Schrifttum: Meyers Taschenatlas, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Hübners Geographisch-Statistische Tabellen und Statistiken der einzelnen Staaten. *Küchler.*

Der Übergang der Hamburgischen Staatseisenbahnen auf das Reich.

Von
Direktor b. d. Reichsbahn Dr **Greinert** in Hannover.

(Mit einer Übersichtsskizze.)

Der Reichsverkehrsminister hat Ende 1937 die „Abwickelungsentscheidung über den Übergang der Hamburgischen Staatseisenbahnen auf das Reich" erlassen; damit ist ein höchst bemerkenswerter Abschnitt im Zuge der Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen und zugleich in der Hamburgischen Eisenbahngeschichte abgeschlossen worden.

Kaum einem Fahrgast der Reichsbahn, der das Hamburger Eisenbahngebiet berührte, wird bekannt gewesen sein, daß wichtige Teile der Hamburger Bahnanlagen, z. B. die Bahnhöfe Dammtor und Sternschanze oder die Stadt- und Vorortbahn nach Ohlsdorf, nicht im Eigentum der Reichsbahn standen, sondern formell noch dem Lande Hamburg gehörten. Dieser Zustand ist nunmehr endgültig beseitigt. Um von vornherein jeden Zweifel über den Gegenstand der Verreichlichung auszuschließen, sei betont, daß es sich bei den auf das Reich übergehenden Bahnen nicht auch um die weitausgedehnten Hamburgischen Hafenbahnen handelt, an die man bei der Überschrift zunächst denken könnte. Es dreht sich vielmehr um wichtige Strecken und Bahnhöfe des allgemeinen Personen- und Güterverkehrs, die sich bis jetzt, wenigstens der Form nach, immer noch ganz oder zum Teil im Eigentum des Hamburgischen Staates befanden.

Bekanntlich hat Artikel 89 der Weimarer Verfassung vom 11. August 1919 den Grundsatz aufgestellt, daß es Aufgabe des Reiches ist, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in Eigentum und Betrieb zu nehmen. Weiter bestimmt Artikel 171, daß die Eisenbahnen der Länder spätestens am 1. April 1921 auf das Reich übergehen. Zur Durchführung dieser Bestimmung ist der bekannte Staatsvertrag zwischen dem Reich und den sogenannten Eisenbahnländern vom 30. März 1920 geschlossen worden, dessen Bestimmungen zum Teil durch das Gesetz vom gleichen Tage auch als allgemein verbindlich erklärt worden sind.

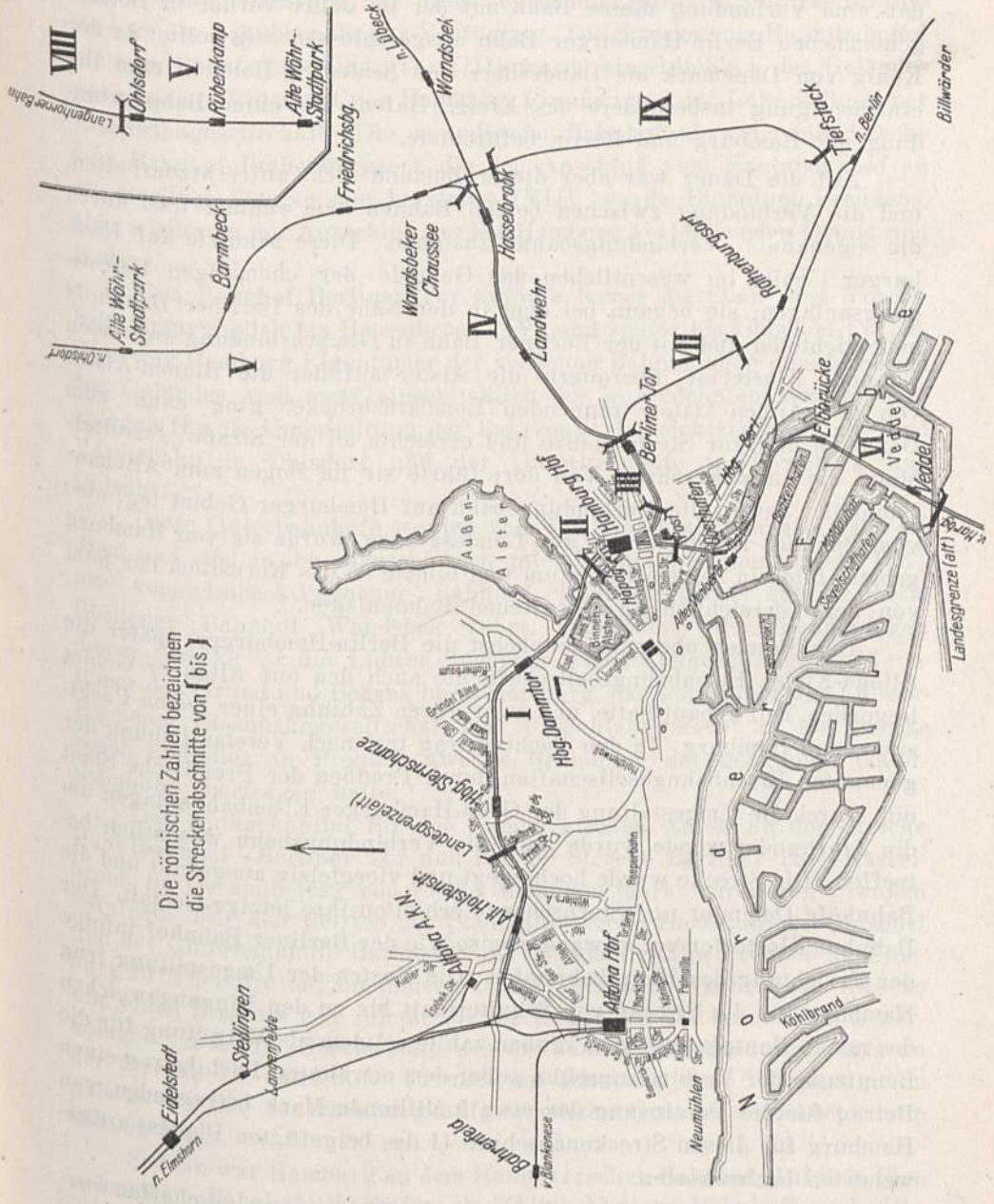
Hamburg ist damals nicht zu den Eisenbahnländern gerechnet worden, obwohl sich Strecken, die lediglich dem allgemeinen Verkehr dienten, in seinem Eigentum befanden.

Auf einen im September 1920 von Hamburg unter Berufung auf Art. 171 RV. gestellten Antrag, die in Frage kommenden Bahnen auf das Reich zu übernehmen, entschied das Reichsverkehrsministerium, daß eine Verpflichtung zur Übernahme nicht anerkannt werde, wohl aber in Verhandlungen über den Erwerb eingetreten werden könne. Die Verhandlungen führten indes zu keinem Ergebnis und kamen in der Inflationszeit völlig ins Stocken. Erst im Jahre 1926 wurde die Angelegenheit wieder aufgegriffen. Diesmal erhob das Reich den Anspruch auf Übergang der fraglichen Strecken. Den Anstoß hierzu gab ein Urteil des Staatsgerichtshofes in Sachen des Landes Thüringen gegen das Reich vom 21. Juni 1924, in dem festgestellt wird, daß die im Eigentum des Landes Thüringen stehende Strecke Ludwigsstadt—Lehesten nach Artikel 171 RV. kraft Gesetzes auf das Reich übergegangen ist. Demzufolge mußten auch die im Eigentum Hamburgs stehenden Eisenbahnstrecken kraft Gesetzes am 1. April 1921 Eigentum des Reiches geworden sein, zum mindesten insoweit, als sie dem allgemeinen Verkehr dienten. Das Urteil des Staatsgerichtshofs läßt an sich die Frage offen, ob auch Bahnen des nicht allgem. Verkehrs kraft Gesetzes überzugehen haben. Da aber Art. 171 als Ausführungsbestimmung zu dem nur auf Bahnen des allgemeinen Verkehrs sich beziehenden Art. 89 anzusehen ist, so ergibt sich, daß Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs von dem Übergang kraft Gesetzes ausscheiden. Daher waren insbesondere in Hamburg die Hafenbahnen nicht mit zu berücksichtigen.

Nunmehr begannen Verhandlungen zwischen der Reichsbahn und dem Hamburger Staat, um den Umfang und die Bedingungen des Übergangs festzustellen.

Zum Verständnis des Sachverhaltes ist es erforderlich, kurz die Entwickelung der Hamburger Eisenbahnen zu streifen, soweit sich daraus ein am 1. April 1921 bestehendes Eigentum Hamburgs an Bahnen des allgemeinen Verkehrs ergab.

In der Mitte der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts waren die damals im Groß-Hamburger Gebiet endenden Bahnen ohne Verbindung miteinander; es handelte sich um die Berlin-Hamburger Bahn (Berliner Bahnhof in Hamburg), die Altona-Kieler Bahn (Bahnhof in Altona an der Stelle des jetzigen Rathauses) und — seit 1867 — die Lübeck-Hamburger Bahn der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft (Lübecker Bahnhof in Hamburg).


Die römischen Zahlen bezeichnen die Streckenabschnitte von (bis)
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
Hbg-Dammtor
Hamburg Hof
Berliner Tor
Landwehr
Hasselbrook
Wandsbeker Chaussee
Barmbeck
Friedrichsbg.
Alte Währ-Stadtpark
Rübenkamp
Ohlsdorf
n. Ohlsdorf
n. Lübeck
Wandsbek
Langenhorner Bahn
Fuhlsbüttler Hof
Fuhlsbüttler Bahn
Hohenbuchen
Eppendorf
Eppendorfer Hof
Eppendorfer Bahn
Winterhuder Fährhaus
Winterhuder Hof
Winterhuder Bahn
Fährbrücke
Veddel
Vogelschachthafen
Billwärder
n. Berlin
Tiefstack
Hohenbrunnsort
Landesgrenze (alt)
n. Horst
Außen-Alster
Binnen-Alster
Lombardsbrücke
Jungfernstieg
Gänsemarkt
Dammtorbahnhof
Hbg. Sternschanze
Landesgrenze (alt)
Alt. Holstenstr.
Altona A.K.N.
Altona Hof
Reeperbahn
Holstenstr.
Palmaille
Kaiser Wilhelm Str.
Eidelstedt
n. Elmshorn
Stellingen
Langenfelde
Bahrenfeld
n. Blankenese
Neumühlen
Kohlbrand
Elbe

Die Lage des Altonaer Bahnhofes der im Jahre 1847 eröffneten Altona-Kieler Bahn war mit unter dem Gesichtspunkte gewählt worden, daß eine Verbindung dieser Bahn mit der im Jahre vorher in Betrieb genommenen Berlin-Hamburger Bahn ausgeschlossen sein sollte, da der König von Dänemark als Landesherr von Schleswig-Holstein eine Beeinträchtigung insbesondere des Kieler Hafens bei einer Bahnverbindung mit Hamburg und Berlin befürchtete.

Auf die Dauer war aber dieser Zustand nicht aufrechtzuerhalten, und die Verbindung zwischen beiden Bahnen kam endlich 1866 durch die sogenannte „Verbindungsbahn" zustande. Diese benutzte auf Hamburger Gebiet im wesentlichen das Gelände der ehemaligen Befestigungsanlagen; sie begann bei dem in der Nähe des Berliner Bahnhofs neuerrichteten und mit der Berliner Bahn in Gleisverbindung stehenden Bahnhof Klostertor, überquerte die Alster auf der die Binnen-Alster von der Außen-Alster trennenden Lombardsbrücke, ging dann zum Dammtor und zur Sternschanze und erreichte an der Straße „Schulterblatt" die Landesgrenze. Von dort führte sie im Bogen zum Altonaer Bahnhof. Soweit die Verbindungsbahn auf Hamburger Gebiet lag, also vom Bahnhof Klostertor bis zur Landesgrenze, wurde sie von Hamburg gebaut, blieb in seinem Eigentum und bildete so das Kernstück der jetzt von der Verreichlichung betroffenen Bahnanlagen.

Den Betrieb übernahm zunächst die Berlin-Hamburger, später die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, die auch den auf Altonaer Gebiet liegenden Teil gebaut hatte, und zwar gegen Zahlung einer festen Pachtsumme an Hamburg. In den Pachtvertrag trat nach Verstaatlichung der genannten Eisenbahngesellschaften durch Preußen der Preußische Staat ein. Durch die Umgestaltung der Groß-Hamburger Eisenbahnanlagen um die Jahrhundertwende wurde auch die Verbindungsbahn wesentlich betroffen. Die Strecke wurde hochgelegt und viergleisig ausgebaut und die Bahnhöfe Dammtor und Sternschanze erhielten ihre jetzige Gestalt. Der Bahnhof Klostertor verschwand ebenso wie der Berliner Bahnhof infolge der Errichtung des Hauptbahnhofes. Die Kosten der Umgestaltung trug Hamburg für die Strecke von Schulterblatt bis zu den Eingangsweichen des neuen Hautpbahnhofs. Preußen zahlte seitdem als Vergütung für die Benutzung der Verbindungsbahn außer dem erwähnten Pachtbetrag einen Betrag für die Verzinsung der etwa 9 Millionen Mark betragenden, von Hamburg für diesen Streckenabschnitt (I des beigefügten Planes) aufgewendeten Umbaukosten.

Auch bei den Eisenbahnanlagen, die damals ganz neu geschaffen wurden, blieb Hamburg am Eigentum wesentlich beteiligt. Der neue Hauptbahnhof (Plan II), der außer dem Bahnhof Klostertor und dem Berliner Bahn-

hof auch den Lübecker und den Hannoverschen Personenbahnhof ersetzte, wurde alleiniges Eigentum Preußens, jedoch mit Ausschluß des Geländes. Dieses stellte Hamburg nur unter Vorbehalt seines Eigentums für die Zwecke des Bahnbetriebs zur Verfügung. Die Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Berliner Tor (III) wurde einschließlich des Geländes gemeinsames Eigentum von Hamburg, Preußen und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Die von diesem Bahnhof abzweigende Strecke zum Bahnhof Rothenburgsort, die den Anschluß vom Hauptbahnhof an die Berliner Strecke neu herstellte (VII), wurde Eigentum Preußens, aber wiederum mit Ausschluß des bei Hamburg verbleibenden Grund und Bodens.

Vom Bahnhof Berliner Tor zweigte ferner die Stadt- und Vorortbahn ursprünglich bis Hasselbrook (IV) und später bis Ohlsdorf (V) ab. Hier war Hamburg Eigentümer der gesamten Bahnanlagen einschließlich des Geländes, und zwar einschließlich der ausgedehnten Werkstättenanlagen für die Unterhaltung der Fahrzeuge der elektrischen Stadt- und Vorortbahn in Ohlsdorf und der Güterbahnhöfe in Barmbeck und Ohlsdorf.

Diese Güterbahnhöfe werden vom Bahnhof Rothenburgsort aus bedient und sind an ihn angeschlossen unter Benutzung einer Strecke (IX), die vom Lübeck-Büchener Bahnhof Rothenburgsort zum Lübeck-Büchener Bahnhof Wandsbek führt. Eigentümer der Bahnanlagen dieser Strecke ist die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft[1], Eigentümer des Grund und Bodens blieb Hamburg, das gegenüber der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft ein Mitbenutzungsrecht an der Strecke besaß und dies an Preußen zwecks Bedienung der genannten Güterbahnhöfe übertragen hatte.

Das Anlagekapital für den hamburgischen Anteil an der Strecke Hauptbahnhof—Berliner Tor und für die Strecke Berliner Tor—Hasselbrook im Gesamtbetrag von rd. 3,5 Millionen Mark wurde von Preußen verzinst. Für den Betrieb der Stadtbahnstrecke Hasselbrook—Ohlsdorf und der Güterbahnhöfe Barmbeck und Ohlsdorf zahlte Preußen an Hamburg 20 % der Brutto-Einnahmen aus dem Personenverkehr dieser Strecke und einen Zinssatz von zuletzt 5% der Baukosten der besonderen Güteranlagen. Für die Überlassung des erwähnten Mitbenutzungsrechts an der Strecke IX entrichtete Preußen an Hamburg eine Vergütung von zuletzt 5 % der von Hamburg aufgewendeten Grunderwerbskosten von 688 000 Mark.

Sodann war Hamburg an dem Hannoverschen Bahnhof (auf dem Plan neben dem Bahnhof Oberhafen als „Alter Venloer Bahnhof" und „Hbg

[1] Die infolge des Erwerbes der Lübeck-Büchener Eisenbahn durch das Reich veränderten Rechtsverhältnisse sind in dem Aufsatz nicht berücksichtigt.

Han" bezeichnet) und der anschließenden Strecke nach Harburg-Wilhelmsburg (VI) insofern beteiligt, als der gesamte auf Hamburger Gebiet liegende Grund und Boden dieser Strecke und des genannten Bahnhofs in seinem Eigentum stand. Dies ergab sich aus der für das hamburgische Gebiet erteilten Konzession von 1868 für die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die diese Strecke als Teil der Bahnlinie Rheinland—Osnabrück—Bremen—Hamburg gebaut hatte. Es heißt dort:

„Der Senat wird der Gesellschaft das in Gemäßheit des festgestellten Bauprojektes erforderlich werdende Staatsgrundeigentum nach Bedürfnis der Bauausführung, vorbehaltlich seines Eigentums daran, für so lange überweisen lassen, als die Bahn von Hamburg nach Osnabrück mit ihrer Fortsetzung nach Venlo sich in Gemäßheit dieser und der von der Königlich Preußischen Regierung erteilten Concession im Betriebe befindet.

Die Gesellschaft darf dasselbe ohne Genehmigung des Senats weder veräußern, noch hypothekarisch beschweren, noch anderen zur Benutzung überlassen."

Endlich waren bei der Umgestaltung um die Jahrhundertwende im Gebiet des ehemaligen Berliner Bahnhofs (auf dem Plan neben dem Bahnhof Oberhafen mit „Hbg Berl" bezeichnet) verschiedene kleinere Hamburger Flächen beansprucht worden, die ebenfalls im Eigentum Hamburgs blieben.

Zusammengefaßt ergab sich also folgendes Bild:

Hamburg war, soweit Bahnen des allgemeinen Verkehrs in Frage stehen, Eigentümer

a) in vollem Umfange (Bahnanlagen und Gelände) bei den Strecken
   1. Landesgrenze (Schulterblatt) bis Hauptbahnhof ausschl. (I), 3 km Streckenlänge,
   2. Bahnhof Berliner Tor ausschl. bis Bahnhof Ohlsdorf einschl. (IV, V), 9,75 km Streckenlänge;
b) zu einem Drittel bei der Strecke Hamburg Hbf bis Bahnhof Berliner Tor (III), 1 km Streckenlänge;
c) des Grund und Bodens
   1. des Hauptbahnhofs nebst Zubehör (u. a. Postbahnhof) (II),
   2. des Hannoverschen Bahnhofs nebst der Strecke bis zur Landesgrenze bei Wilhelmsburg (VI),
   3. der Strecke Bahnhof Berliner Tor bis Rothenburgsort (VII),
   4. mehrerer kleinerer Flächen im Gebiet des ehemaligen Berliner Bahnhofs.

Diese Bestandteile des hamburgischen Eisenbahnvermögens in Gesamtgröße von etwas über 1 000 000 qm wurden sämtlich auf Grund des Artikels 171 für die Verreichlichung beansprucht.

Die oben erwähnten Verhandlungen führten zunächst im Jahre 1927 zu einem Abkommen, wonach vorbehaltlich einer späteren endgültigen Regelung die Reichsbahn alle Zahlungen an Hamburg an Pachten, Zinsen und sonstigen Abgaben für die Benutzung der Hamburger Strecken einstellte, andererseits bauliche Aufwendungen Hamburgs für die bisher in seinem Eigentum stehenden Anlagen künftig unterblieben.

Die Abgrenzung der Verreichlichungsmasse stieß auf erhebliche Schwierigkeiten tatsächlicher und rechtlicher Art. So zogen sich die Verhandlungen mit großen Unterbrechungen jahrelang hin, wobei auch die Bewertung der abzutretenden Vermögensbestandteile eine wesentliche Rolle spielte. Hamburg rechnete mit einer sehr namhaften Abfindung.

Erst nach der Machtübernahme kamen die Erörterungen wieder in Fluß. Der Staatsvertrag vom 31. März 1920 nebst Schlußprotokoll und verschiedene darauf beruhende Vereinbarungen hatten den Ländern Rechte zugestanden, durch die die organisatorische Ausgestaltung der Reichsbahn in unerträglicher Weise behindert wurde. Dieser Zustand war im Dritten Reich nicht haltbar. Daher wurde in dem Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 27. Februar 1934 durch § 15 bestimmt:

„1. Die Übernahme der Staatseisenbahnen auf das Reich gilt als abgeschlossen. Die Vorschriften des Staatsvertrages vom 31. März 1920 (Reichsgesetzbl. S. 773) nebst Schlußprotokoll sowie die darauf beruhenden besonderen Vereinbarungen zwischen dem Reich und den Ländern und zwischen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Ländern treten am 1. April 1934 mit der Maßgabe außer Kraft, daß die bisher den Ländern zustehenden Rechte der Zustimmung zur Aufhebung, zur Verlegung des Sitzes oder zu wesentlichen Änderungen der Bezirkseinteilung von Reichsbahndirektionen künftig von der Reichsregierung wahrgenommen werden. Ebenso gelten die Rechte der Länder Thüringen, Hamburg und Bremen gegen das Reich aus der Abtretung ihrer Staatseisenbahnen als erloschen.

2. Die Reichsregierung trifft die zur Abwicklung etwa noch erforderlichen Maßnahmen."

Mit der Aufhebung des Staatsvertrages und der sich aus ihm ergebenden Ansprüche der Länder mußten folgerichtig auch die Ansprüche der nicht am Staatsvertrag beteiligten Länder aus der Verreichlichung ihrer Staatseisenbahnen beseitigt werden. Die Auswirkungen dieser Bestimmung waren für Hamburg besonders einschneidend. Wie erwähnt, waren in Hamburg die Verhandlungen noch nicht über gewisse Vorerhebungen hinausgekommen, so daß die durch § 15 beseitigten An-

sprüche Hamburgs noch gar nicht festgelegt waren. Hamburg wollte zunächst die Bestimmung zu seinen Gunsten dahin auslegen, daß lediglich Ansprüche hoheitsrechtlicher Art, nicht aber Geldforderungen beseitigt sein sollten. Diese Auslegung wurde jedoch vom Reichsfinanzminister abgelehnt[1].

Die Verhandlungen wurden in der Folgezeit nach Möglichkeit gefördert, zogen sich aber noch bis Ende 1936 hin; im wesentlichen war die Verzögerung bedingt durch zeitraubende Einzelerhebungen über Zweifelsfragen tatsächlicher und rechtlicher Art und durch Erörterungen zum Ausgleich der abweichenden Auffassungen der beiden Parteien über den Umfang der Verreichlichung und der sich — zumal gegenüber der bisherigen sehr verwickelten Vertragslage — ergebenden Verpflichtungen. Das von beiden Seiten erstrebte Ziel war, eine Lösung zu finden, der beide Parteien freiwillig zustimmten, so daß die vom RVM zu treffende Abwicklungsentscheidung (§ 15 Abs. 2 des Gesetzes vom 27. Februar 1934) sich nicht als eine Entscheidung über Zweifels- oder Streitfragen, sondern als Bestätigung eines übereinstimmenden Vorschlages darstellte. Dieses Ziel ist erreicht worden, da Hamburg trotz der ihm durch § 15 auferlegten Opfer durchaus sachlich an die Fragen herantrat und andererseits die Reichsbahn bestrebt war, den Wünschen Hamburgs nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Die hauptsächlichsten Zweifelsfragen wurden dabei in folgender Weise erledigt:

1. Hamburg überträgt auch die oben unter c) 1 bis 4, genannten Grundflächen, die nicht mit seinen eigenen, sondern mit preußischen Eisenbahn-, später Reichsbahnanlagen, belegt waren, an das Reich, also im wesentlichen das Gelände des Hauptbahnhofs (etwa 90 000 qm), des Hannoverschen Bahnhofs nebst der Strecke nach Harburg-Wilhelmsburg bis zur südlichen Landesgrenze (etwa 320 000 qm) und der verlegten Berliner Strecke (etwa 50 000 qm). Falls hiervon

[1] Über die Auswirkung für Bremen sei folgendes bemerkt: Bremen hatte durch einen Vergleich vom 30. Juni 1930 einen Teil seiner Hafenbahnanlagen in Bremen und Bremerhaven gemäß Art. 171 RV. dem Reich übertragen. Als Abfindung dafür sagte das Reich zu, Bremen entsprechend zu behandeln wie die am Staatsvertrag beteiligten Länder. Infolge des § 15 ist eine Abfindung, etwa durch Abnahme schwebender Schulden — wie bei den „Eisenbahnländern" — oder in anderer Form, unterblieben. Bremen hatte unter Zugrundelegung einer 12½proz. Aufwertung (entsprechend dem Anleihe-Altbesitz) des Anlage-Kapitals nebst Zinsen usw. mit einem Abfindungsbetrage von 1½ bis 2 Millionen gerechnet. Für Thüringen wirkt sich § 15 ebenfalls dahin aus, daß die noch nicht beendigten Abfindungsverhandlungen für die Abtretung der Strecke Ludwigsstadt—Lehesten nunmehr erledigt sind.

Flächen für Eisenbahnzwecke dauernd entbehrlich werden sollten, worüber die Reichsbahn allein entscheidet, werden sie an Hamburg zurückgegeben.

Diese Rückgabeklausel, die dem Rechtsgedanken des § 3 des Dritten Gesetzes zur Überleitung der Rechtspflege auf das Reich vom 24. Januar 1935 (RGBl. I S. 68) entspricht, konnte für die genannten Flächen festgelegt werden, ohne gegen die Regelung bei den sonstigen Ländern oder gegen den Leitgedanken des § 15 des Vereinfachungsgesetzes zu verstoßen, da ein Übergang dieser Flächen kraft Gesetzes auf Grund der RV. als zweifelhaft angesehen werden mußte.

2. Hamburg tritt die am 1. April 1921 Eisenbahnzwecken noch nicht gewidmeten, sondern für solche Zwecke nur „bestimmten" Flächen, deren Übergang bei sinngemäßer Anwendung des § 2 des Staatsvertrages vom 31. März 1920 in Frage kam, nur insoweit ab, als sie bis jetzt für Eisenbahnzwecke tatsächlich in Benutzung genommen sind. Die noch nicht in Benutzung genommenen Flächen bleiben in seinem Eigentum, werden jedoch zugunsten der Reichsbahn nach Möglichkeit von der Bebauung ausgeschlossen. Hamburg tritt auch ohne besondere Vergütung sämtliche Flächen ab, die 1921 noch nicht für Eisenbahnzwecke bestimmt waren, aber in der Zwischenzeit von ihm für Eisenbahnzwecke zur Verfügung gestellt worden und von der Reichsbahn dazu verwendet worden sind.

3. Es war zweifelhaft, ob das oben erwähnte Mitbenutzungsrecht, das Hamburg an der Strecke Rothenburgsort—Hasselbrook zustand, ohne weiteres mit auf das Reich übergegangen war.

Da nach früheren Verträgen die Reichsbahn als Rechtsnachfolgerin Preußens verpflichtet war, bei der Eröffnung der geplanten Güterumgehungsbahn Hamburg dieses Recht für einen namhaften Betrag abzukaufen, wäre der Übergang des Rechtes kraft Gesetzes mit einer weiteren geldlichen Einbuße für Hamburg verbunden gewesen. Die Regelung ist hier so getroffen, daß die Reichsbahn den Betrag für die endgültige Übertragung des Mitbenutzungsrechtes bei Fälligkeit zahlt. Dagegen wird Hamburg nicht nur das Recht zur Mitbenutzung der fraglichen Strecken überlassen, sondern über die früheren Abmachungen hinaus auch den Grund und Boden der Strecke (die Gleisanlagen sind, wie erwähnt, Eigentum der LBE) an das Reich abtreten, und zwar schon jetzt.

4. Es war in zahlreichen Fällen zweifelhaft, inwieweit Brückenbau- und Brückenunterhaltungslasten, die Hamburg nach den früheren Verträgen oblagen, nunmehr auf die Reichsbahn übergegangen sind.

Die Regelung geht dahin, daß die Reichsbahn diese Lasten insoweit übernommen hat, als angenommen werden konnte, daß Hamburg sich früher in seiner Eigenschaft als Bahneigentümer dazu verpflichtet hatte.

5. Es mußte Entscheidung getroffen werden über etwaige Rückzahlung der Beträge, die die Reichsbahn an Pachten, Zinsen usw. für die Zeit von dem fiktiven Übergang (1. April 1921) bis zu dem erwähnten Stundungsabkommen von 1927 zu Unrecht gezahlt hatte, andererseits der wesentlich geringeren Beträge, die Hamburg in der gleichen Zeit für Erneuerung usw. aufgewendet hatte.

Die Verhandlungen haben dazu geführt, daß von beiden Teilen auf die Rückforderung der Aufwendungen, die in Unkenntnis der Verreichlichung und daher zu Unrecht gemacht worden sind, verzichtet worden ist. Dabei wurden auch von beiden Seiten alle noch rückständigen Geldforderungen niedergeschlagen, die lediglich aus Anlaß der Verreichlichungsverhandlungen vorläufig unerledigt geblieben waren, wie Forderungen der Reichsbahn gegen Hamburg aus Anschlußverträgen und Forderungen Hamburgs auf Ersatz der von ihm verauslagten landesgesetzlichen Feuerversicherungsbeträge u. dgl.

Nachdem so in den Hauptpunkten Übereinstimmung erzielt war, konnten auch für die zahlreichen sonstigen Fragen zweckmäßige Lösungen gefunden werden. Die Verhandlungen fanden ihren Niederschlag in einem „Gemeinsamen Vorschlag des Reichsstatthalters Hamburg — Senat — und der Deutschen Reichsbahn über die Abwicklungsmaßnahmen anläßlich des Übergangs der Hamburgischen Staatseisenbahnen auf das Reich" vom 6. April/12. Juni 1937.

Darin wird zunächst der Übergang folgender Bestandteile des hamburgischen Eisenbahnvermögens auf das Reich festgestellt, und zwar mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten sowie mit allem im Eigentum Hamburgs stehenden Zubehör:

a) Verbindungsbahn von der Landesgrenze bis zu den Einfahrtsweichen vor dem Hauptbahnhof Hamburg bei der Kunsthalle,
b) sechsgleisige Strecke von den Ausfahrtsweichen vor dem Hauptbahnhof Hamburg bis zum Bahnhof Berliner Tor (einschließlich), soweit der hamburgische Teil in Frage kommt,
c) verlängerte Stadtbahn vom Bahnhof Berliner Tor bis Bahnhof Hasselbrook,
d) Strecke Hasselbrook—Ohlsdorf,
e) Gelände des Hauptbahnhofs Hamburg einschließlich der mit Gleis- und Rampenanlagen für Reichspostzwecke belegten Geländefläche,
f) Grundfläche und Gebäude der Reichsbahnämter in der Münzstraße,

g) Geländeflächen im Zuge der Strecken nach Harburg und nach Berlin, soweit sie auf einem beigefügten Plan kenntlich gemacht sind.

Es handelt sich alles in allem um die Strecken I bis VII des Planes.

Aus der Fülle der sonstigen Vereinbarungen seien folgende Punkte hervorgehoben:

1. Die Reichsbahn übernimmt auch die eine Fortsetzung des Barmbeck-Ohlsdorfer Gütergleises bildende und als dessen Zubehör anzusehende eingleisige, 7,7 km lange Güterstrecke von Ohlsdorf nach Ochsenzoll — sogen. Langenhorner Güterbahn (Plan VIII).

2. Die Verzinsung der 688 000 RM für die Mitbenutzung der Strecke IX — früher 5 % — wird künftig 3½ % betragen. Für die Vergangenheit verzichtet Hamburg auf Nachzahlung der rückständigen Zinsen. Die Reichsbahn hatte nämlich im Jahre 1929 die Zahlung der Zinsen eingestellt. Bei Zahlung des oben zu 3. erwähnten Betrages erlischt natürlich die Verzinsung.

3. Hamburg verzichtet auf eine Vergütung für alle auch nach dem 1. April 1921 überwiesenen Grundflächen, soweit sie bis jetzt tatsächlich für Eisenbahnzwecke in Anspruch genommen sind, ohne Rücksicht darauf, ob sie vor dem 1. April 1921 „für Eisenbahnzwecke bestimmt" waren oder nicht (vgl. oben zu 2).

4. Die bestehenden Verträge bleiben unberührt, soweit sich nicht aus dem „Gemeinsamen Vorschlag" ausdrücklich oder sinngemäß Änderungen ergeben.

5. Für Böschungen an Dämmen und Einschnitten, die flacher sind als 1 : 1½, ist vorgesehen, daß der Grenzziehung eine fingierte Böschung im Verhältnis 1 : 1½ zuzüglich eines Streifens von 0,60 m zugrunde gelegt werden soll. Es sind nämlich mehrere ganz flache Böschungen vorhanden, die in gärtnerische Anlagen übergehen. Böschungen von 1 : 1½ gehen einschließlich eines Streifens von 0,60 m über. Bei steileren Böschungen entscheidet die örtliche Grenze.

Dem bei den beengten örtlichen Verhältnissen vielleicht auftretenden Bedürfnis Hamburgs, Bahnböschungen für Straßenanlagen oder sonstige bauliche Zwecke zu verwenden, ist dadurch Rechnung getragen, daß die Reichsbahn in solchen Fällen bereit ist, die benötigten Böschungsflächen unter Wahrung ihrer Belange zur Verfügung zu stellen.

6. Über Unterhaltung gärtnerischer Anlagen und Einfriedigungen, gegenseitige Duldung von Widerlagern, Pfeilern, Masten u. dgl. sind Bestimmungen getroffen, ebenso über das künftige Verhältnis zur Hamburger Hochbahn.

7. Eine besondere Regelung erfährt die Kopframpenanlage auf dem Heiligen-Geist-Feld. Diese Anlage bildet an sich ein Zubehör zum Güter-

bahnhof Sternschanze, ist von ihm aus aber nur unter Benutzung einer hamburgischen Privatanschlußgleisanlage (Schlacht- und Viehhof) zu erreichen.

Es ist deshalb festgelegt, daß die Rampenanlage im Eigentum Hamburgs bleibt. Hamburg überläßt sie der Reichsbahn dauernd zur unentgeltlichen Benutzung und darf sie nur im Einvernehmen mit der Reichsbahn ändern. Ihre Unterhaltung und Erneuerung ist Sache der Reichsbahn. Die Reichsbahn darf das Verbindungsgleis zwischen Bahnhof Sternschanze und der Rampenanlage auch weiterhin unentgeltlich benutzen. Die Kosten der Unterhaltung, Beleuchtung, Bewachung, Bedienung und Erneuerung des Verbindungsgleises tragen Reichsbahn und Hamburg anteilig.

8. Die über die Alster führende Lombardsbrücke, auf der sich neben Straßen- und Wegeanlagen die Eisenbahn (Fernbahn und Stadtbahn mit je 2 Gleisen) befindet, bleibt im Eigentum Hamburgs. Die Reichsbahn hat das Recht, die Brücke im bisherigen Umfange zu benutzen und übernimmt Unterhaltung und Erneuerung des Brückenteils, der unter dem Bahnkörper liegt.

9. Das Gebäude des Personenbahnhofs Barmbeck, das auch den Zwecken der Hamburger Hochbahn und der von ihr betriebenen hamburgischen „Walddörferbahn" dient und durch die Gleise dieser Bahnen von den Gleisen der Reichsbahn getrennt ist, bleibt im Eigentum Hamburgs. Die Reichsbahn hat ein dauerndes unentgeltliches Mitbenutzungsrecht und trägt für den von ihr benutzten Teil Unterhaltung, Erneuerung und Reinigung.

10. Für die Vorplätze der zahlreichen übergehenden Bahnhöfe ist grundsätzlich festgelegt worden, daß das Eigentum bei Hamburg bleibt.

Die Mitteilung weiterer Einzelheiten würde hier zu weit führen. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß das Gesamtergebnis der Regelung durchaus zu begrüßen ist. Es ist endlich gelungen, überall Klarheit über die Auswirkungen des § 171 der RV. zu schaffen und der Reichsbahn im Hamburger Eisenbahnbereich die ihr zukommende Rechtsstellung zu sichern. Dabei kann anerkannt werden, daß Hamburg durch die entschädigungslose Abtretung eines großen Teiles seiner Eisenbahnen an das Reich empfindliche Opfer bringen mußte. Zufällig fällt aber die Abwicklung in das Jahr, in dem das so überaus bedeutsame Groß-Hamburg-Gesetz erlassen worden ist. Gegenüber den ungeheuren Vorteilen, die ihm das Reich damit gegeben hat, wird Hamburg die genannten Opfer leicht verschmerzen können, zumal sie gebracht sind, um die Einheit des Reiches zu fördern.

Beiträge zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesens.

Von

Bernhard Meinke in Dresden.

(Mit drei Karten.)

I. Die ersten militärischen Ansichten über Eisenbahnen in Bayern.

a) Das Gutachten des Generalmajors v. Baur.

Im Archiv für Eisenbahnwesen Heft 6/1918 und Heft 1/1919 wurden „Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen 1833—1842" ausführlich behandelt. Auf Grund der damals erreichbaren Quellen wurde festgestellt, daß schon vor Eröffnung einer Eisenbahn in Deutschland Harkort und Camphausen die militärische Bedeutung angedeutet hatten, Friedrich List sie 1834 und 1836 zuerst ausführlicher erörtert hatte und daß bald nach Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn diese Frage auch von militärischer Seite mehrfach behandelt worden war. In jenem Aufsatz wurde weiter berichtet, daß nach einer Mitteilung in der Allg. Militärzeitung der bayerische Generalmajor v. Baur im Frühjahr 1836 ein Gutachten abgegeben haben mußte, das damals nicht auffindbar war[1]. Dieses Gutachten hat nun Oberregierungsrat Korzendorfer in München in einem Aktenstück des Archivs der Reichspostdirektion München[2] entdeckt und in einem Aufsatz „Post und Eisenbahn in Bayern vor 100 Jahren" im Archiv für Postgeschichte in Bayern (Heft 2/1935) kurz behandelt. Da das älteste Gutachten dieser Art, das des preußischen Generals v. Krausneck vom 16. Juni 1834, bis jetzt nicht aufgefunden werden konnte[3] und eine im Frühjahr 1836 eingesetzte preußische Kommission ihren Bericht am

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1919, Heft 1, S. 51/52.

[2] Akten des Staatsministeriums des Innern und der Finanzen, des K. Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten, betr.: Eisenbahnen für die Vertheidigung Deutschlands, Vorsichtsmaßregeln zur Sicherung derselben bei Kriegs- und Revolutionsereignissen, Benutzung mit Rücksicht auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes (1836—1863) V. Rep. Bd. II Conv. I No. 69.

[3] Vgl. Beiheft zum Militär-Wochenblatt 1902, fünftes Heft, S. 238.

4. Juli 1836 erstattete, stellt das Gutachten v. Baurs vom 17. April 1836 die erste eingehende Behandlung dieses Gegenstandes von militärischer Seite dar und verdient als Beitrag zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesens ausführlicher wiedergegeben zu werden.

v. Baur[1] war 1836 „Interimschef" des bayerischen General-Quartiermeisterstabes. Als solcher erhielt er durch den Kriegsminister im Februar 1836 von König Ludwig I. den Befehl, festzustellen,

„wie die Eisenbahnen in Deutschland ineinanderzugreifen hätten, damit, wenn von Westen ihm ein Angriff drohe, die Heere am schnellsten zusammengezogen werden könnten, wobei nicht vergessen werden dürfe, daß auch dem Feinde sie von Nutzen sein könnten."

Beachtenswert ist hier schon die Großzügigkeit und der Weitblick des Auftrages, der offenbar der eigenen Initiative des Königs entsprungen war. Das Gutachten v. Baurs trägt die Überschrift: „Über die militärische Verwendung der Eisenbahnen und dem für die Verteidigung Deutschlands zu folgenden Systeme; deren Verbindung" und besteht aus zwei Teilen:

1. Darstellung der Elemente der Eisenbahnen, welche ihre militärische Anwendung bedingen und über das Maß derselben entscheidend sind, und

2. Darstellung eines Systems der Eisenbahnen in Deutschland, um feindlichen Angriffen von Westen mit Nachdruck zu begegnen.

Zunächst schildert v. Baur Zweck und Konstruktion der Eisenbahnen. Er erwähnt, daß die Plate rails oder Tram rails, Rinnenschienen, außer Gebrauch gekommen seien, obwohl sie den wesentlichen Vorzug hätten, daß die Bahnwagen auch auf jedem anderen Wege fahren könnten und daß die ersten gußeisernen, leicht zerbrechlichen Edge rails, Stabschienen, durch geschmiedete oder gegossene ersetzt worden seien. Als militärisch wichtig hebt er hervor, daß Achsen und Räder fest verbunden seien und sich zugleich drehen. Bei der Wirkung der Pferdekraft und dem Gebrauch der Dampfmaschinen bezieht er sich auf den Engländer Nicholas Wood[2]. Nach Wood betrage der Nutzeffekt eines Dampfwagens

[1] Karl v. Baur, geb. 1771 in Ludwigsburg (Württ.), zuerst Leutnant bei der württembergischen Artillerie, dann 1801—1805 Hauptmann und Sektionschef im Kriegsdepartement der Helvetischen Republik, trat 1805 in die bayerische Armee über und wirkte als Lehrer an der Kadettenschule in München, wurde 1813 als Ministerialreferent für Artillerie in den Generalstab berufen, später zum Generalmajor und schließlich zum Generalquartiermeister befördert. Er starb am 30. März 1847.

[2] Wood, Nicholas. A Practical Treatise on Rail-Roads, and interior communication in general. London 1825 (2. Aufl. 1831, 3. Aufl. 1838). Eine französische Übersetzung von Montricher, Franqueville und Ruolz erschien in Paris 1834. Da Köhler eine deutsche Ausgabe als „Praktisches Handbuch der Eisenbahnkunde und inneren Kommunikation im allgemeinen" erst 1839 herausgab, muß v. Baur die englische oder französische Ausgabe benutzt haben.

von 10 Pferdekräften im Durchschnitt 395—552 Ztr. mit einer Geschwindigkeit von 21⅓ Fuß in einer Sekunde oder 6404 bayerischen Ruthen in der Stunde (d. s. etwa 18,7 km).

Weiter erörtert er, welche Resultate sich aus der technischen Konstruktion der Eisenbahnen für ihre Anwendbarkeit zu militärischem Gebrauche ergeben. Wenn man fordere, daß die Eisenbahn ohne besondere Vorrichtungen durch Militärgefährte befahren werden könnte oder daß die Militärgefährte für die Befahrung durch einfach und leicht auszuführende Einrichtungen geschickt gemacht werden könnten, so schienen auf den ersten Blick die Tramroads diesen Zweck am leichtesten zu erreichen, da sie aber bald mit Unreinigkeit bedeckt und bedeutenden Reibungen ausgesetzt seien, ergäbe sich, daß sie kaum um etwas besser seien als gut gebaute und erhaltene Chausseen. Er erwähnt auch, daß man sogar geglaubt habe, es genüge für den Gebrauch der Dampfmaschinen, wenn nur die Straße sehr fest und sehr eben hergestellt werden könnte. Wenn man aber bedenke, welche Sorgfalt die Leitung einer solchen Dampfmaschine bedürfe, wie auf der Straße schwankende Bewegungen entstehen und diese die Reibung vergrößern und vervielfältigen, so müsse man diese Projekte als durchaus unpraktisch und unausführbar erklären. Es scheint hiernach, daß v. Baur Joseph v. Baaders 1835 erschienene Schrift: „Über die Unmöglichkeit, Dampfwagen auf gewöhnlichen Straßen mit Vorteil als allgemeines Transportmittel einzuführen“ gekannt hat. Es sagten deshalb nur die Eisenbahnen mit Stabschienen (edge rails) dem merkantilischen und auch dem militärischen Gebrauche zu; sie gewährleisteten kleinste Reibung, sicheren Lauf und Freiheit von Kot und Schnee. Es sei daher nur noch die Frage, ob auf ihnen die Anwendung von Pferdekraft oder von Dampfmaschinen besonders in militärischer Hinsicht empfehlenswerter sei. Bei Pferdebetrieb seien die Ablösungen störend. Es sei klar, welch ungeheuren Aufwand bei *großen* Transporten auf *große* Entfernungen diese Ablösungen erforderten und welch großer Aufenthalt durch den häufigen Wechsel der Bespannungen verursacht werde. v. Baur fährt wörtlich fort:

„Fordert man daher, wie es die Natur der Sache mit sich bringt, für militärische Operationen *die größtmöglichen Geschwindigkeiten* ohne irgendeinen Aufenthalt durch Ablösung auf dem zurückzulegenden Wege sowie *die Bewegung großer Lasten*, so sind dafür nur allein die Eisenbahnen mit hochkantigen Schienen und mit Dampflokomotivmaschinen geeignet oder in der militär-wissenschaftlichen Sprache ausgedrückt: *Die Eisenbahnen mit Dampflokomotivwagen sind die vorzüglichsten strategischen Operationslinien im Heere.*“

Trotz dieser Erkenntnis der militärischen Bedeutung im allgemeinen kommt v. Baur weiterhin zu wesentlichen Einschränkungen des Gebrauchs für militärische Zwecke. Da die gewöhnlichen Wagen und Kriegsmaschinen als Kanonen usw. nicht auf der Eisenbahn fahren könnten, seien für die Befahrung der Eisenbahnen eigens konstruierte Bahnwagen nötig, auf die die Militärfuhrwerke ebensogut wie Munition und Menschen als L a s t geladen werden müßten. Solche Transportwagen seien sehr einfach und deren Konstruktion sehr deutlich in Nr. 3 und 4 der Darstellung der Liverpool-Manchester Eisenbahn zu ersehen. Diese als Beilage 1 bezeichnete Darstellung fehlt leider in dem Aktenstück. Sodann berechnet v. Baur die für die Beförderung von Infanterie, Kavallerie und Artillerie erforderlichen Transportmittel. Nach diesen auf Lokomotivkraft, Flächenraum und Gewicht gestützten Berechnungen kommt er zu dem Ergebnis, daß zum Transport erforderlich sind:

für ein Infanterieregiment 6 Lokomotiven in 6 Wagenkolonnen,
für ein Cheveauxlegerregiment zu 6 Eskadrons 11 Lokomotiven in 11 Wagenkolonnen,
für eine bespannte und vollständig ausgerüstete Feldbatterie zu 8 Pièces 3 Lokomotiven,
für eine fahrende Batterie zu 6 Pièces 2 Lokomotiven.

Die Länge einer Wagenkolonne (eines Zuges) wird mit 279 Schuh (etwa 81 m) berechnet. Daraus sei ersichtlich, meint v. Baur, welch ungeheurer Aufwand von Lokomotiven und Transportmitteln die Übertragung größerer Heeresmassen auf Eisenbahnen erfordere und daß solche Projekte vor der Hand in das Feld spekulativer Träumereien gehörten. In diesem Punkte war Friedrich List weitschauender, der schon in der Beilage zum 3. Bericht des Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Comitees vom 14. Juli 1834 die Ansicht aussprach, daß die Bedürfnisse der Industrie und des Verkehrs schon im Frieden einen Fahrapparat erfordern würden, der zu Kriegszeiten ziemlich weit reichen dürfte, die größten Massen von Truppen, von Artillerie, Munition und Proviant fortzuschaffen.

Im letzten Abschnitt des ersten Teiles erörtert v. Baur jedoch wieder in großzügiger Weise die s t r a t e g i s c h e Bedeutung der Eisenbahnen als Operationslinien und schreibt wörtlich hierüber:

„So wie bei dem gegenwärtigen Zustande der Kommunikationen alle Kriegsoperationen besonders auf eine Flankenwirkung gegen die Operationslinien als die Lebensfäden der operierenden Armee gerichtet sind, so wird solches noch viel mehr bei Einführung der Eisenbahnen der Fall sein; denn wenn bei gewöhnlichen Straßen dieselben sogleich wieder frei werden, sobald man den Gegner zurückgedrängt hat, so ist solches bei den Eisenbahnen nicht der Fall; denn wenn sie, woran der

Gegner es nie wird fehlen lassen, gründlich zerstört worden sind, so sind sie durchaus für den Augenblick nicht zu gebrauchen und ihre Wiederherstellung erfordert einen Zeitraum, in welchem bei dem schnellen Laufe militärischer Operationen ihre schnelle Benutzung den größten Teil ihres Wertes verloren hat. Deswegen gehören Eisenbahnen noch weit mehr als gewöhnlich auf großen Straßen laufende Operationslinien in das Gebiet der Strategie und dieselben müssen durch die Operationen der Armee in der Art geschützt sein, daß sie auch nicht der leisesten Berührung durch den Feind ausgesetzt sind. Es gehört daher zu den in der gegenwärtigen Zeit nicht ungewöhnlichen Schwindeleien, wenn man die Eisenbahnlinien in den taktischen Bereich der militärischen Bewegungen setzen will und nur seichte Tagesjournalisten können davon träumen, die Truppen auf dem Schlachtfelde auf Eisenbahnen manövrieren oder in der Nähe derselben Bewegungen ausführen zu lassen. Man bedenke nur, daß ein rasches Vordringen einer feindlichen Masse gegen einen solchen Eisenweg und nur eine viertelstündige Besetzung dessen teilweise Zerstörung und absolute Unbrauchbarkeit herbeiführt. Deswegen gehören sie in das Gebiet der Strategie, sind stets durch Operationen des Heeres sicherzustellen, aber wegen ihrer wundervollen Wirkung in Rücksicht auf Geschwindigkeit und Transport großer Massen die vorzüglichsten, man möchte sagen einzigen wahren Operationslinien der neuen Kriege.

Nun entsteht die Frage: Wie ist dem Feind, wenn es seiner Übermacht gelingt, uns zum Rückzug zu zwingen, der Gebrauch unserer in das Herz des Landes führenden Eisenbahn zu verwehren. Einfach dadurch, daß man die Eisenbahn wegschafft und hierzu dient die Eisenbahn selbst und ihre Lokomotivmaschinen. Dafür ist zureichend, wenn man die Schienen und die sie tragenden Schienenstühle, welches mit leichter Mühe geschehen kann, losreist und zurücktransportiert.

Wo sollen nun aber, ist eine weitere Frage, diese Bahnschienen und Schienenstühle aufbewahrt werden? Wohl nirgends anders als in Festungen. Woraus sich die ganz natürliche Folgerung ergibt, daß die Eisenbahnen überall in ihren Endpunkten an Festungen auslaufen müssen.

Auf gleiche Weise werden auch Festungen für die Aufbewahrung des Kriegsmaterials und der Verpflegungsmittel der Armeen, welche auf den Eisenbahnen weiterbefördert werden sollen, kategorisch postuliert.

Sie sind nicht nur die Dreh- und Stützpunkte für die Bewegungen der Heere, sondern auch, was oft entscheidender ist, deren Vorratskammern und Lebensbedingung.

So sind Festungen und Eisenbahnlinien für große militärische Operationen, besonders aber für die Verteidigung eines Staates unzertrennbare Corrolarien."

Im zweiten Teil, der Darstellung eines deutschen Eisenbahnsystems, untersucht v. Baur zunächst die militärgeographische Beschaffenheit der westlichen Grenze, wobei er drei Teilstrecken: Venlo—Trier, Trier—Lauterburg und Lauterburg—Basel unterscheidet. Er nimmt an, daß sich Belgien im Kriegsfalle dem westlichen Nachbar anschließe,

„denn in den Kriegen neuerer Zeit, welche so vielfältige, wichtige politische sowohl als kommerzielle Interessen betreffen, gibt es für Staaten mittlerer Größe keine Neutralität".

Er führt weiter aus, daß bereits in kommerzieller Hinsicht Projekte bestünden, Eisenbahnen von Paris bis Lille sowie von Paris über St. Quentin gegen Brüssel zu führen und daß diese mit den bereits bestehenden belgischen Eisenbahnen in hohem Grade offensive Operationen des westlichen Nachbars gegen den Niederrhein begünstigten. Die Grenzstrecke Trier—Lauterburg sei durch die Festungen Koblenz, Luxemburg (damals bekanntlich Festung des Deutschen Bundes) und Saarlouis einer starken und dauernden Verteidigung fähig. Gegen diese Strecke diene dem westlichen Nachbar besonders sein Hauptwaffenplatz Metz für die Nahrung und Unterhaltung offensiver Operationen, deren Angriffskraft gegen den Mittelrhein gesichert werde durch eine geplante Eisenbahn Paris—Metz. Die Grenzstrecke Lauterburg—Basel sei durch den Rheinstrom für beide Teile rein defensiver Natur, wenn auch der westliche Gegner die Festungen Straßburg, Schlettstadt und Neubreisach habe, habe er doch bei etwaiger Überschreitung des Rheines den Schwarzwald gegen sich und würde lange Zeit auf den Besitz des Rheintales beschränkt werden können. Um dem Punkte Straßburg die höchste offensive Bedeutung geben zu können, dürfe er nur zur Verstärkung seiner Verteidigungskräfte eine Eisenbahn von der Hauptstadt dahin führen, die gleichfalls in merkantilischem Interesse bereits projektiert sei. Im Kriegsfalle würde der westliche Nachbar zunächst mit einem Angriff auf den Niederrhein beginnen, aber er könne keine Invasion in das Herz von Deutschland führen, ohne sich des Mittelrheins bemeistert zu haben. v. Baur fährt wörtlich fort:

„Daher ist der preußische und der bayerische Rheinkreis das Bollwerk von Deutschland und der Mittelrhein der Bundesstrom von Deutschland. Daher auch die Rheingrenze das ewige Feldgeschrei der

Franzosen, denn mit dieser Grenze wäre ihre Überlegenheit und die Unterwerfung Deutschlands entschieden. Das sind die Verhältnisse, welche unseren überrheinischen Provinzen für die Verteidigung, ja sogar für den politischen Bestand unseres Deutschlands einen so hohen Wert geben und welche uns veranlassen müssen, bei Ausbruch eines Krieges alle gemeinsamen Kräfte gegen diese überrheinischen Provinzen und somit gegen den Mittelrhein zu richten."

Außerdem aber sei bei der rein defensiven Art der Grenze Lauterburg—Basel und der Möglichkeit einer Invasion aus der starken Feste Straßburg gegen das südliche Deutschland eine Festung notwendig. In Frage käme hierfür Donaueschingen, Duttlingen oder Stockach. Da man unter den gegenwärtigen politischen Konstellationen auch der Neutralität der Schweiz niemals sicher sein könne und es die Klugheit erfordere, sich sogar diesen Staat unter den Einfluß des Krieges und somit feindlich zu denken, erklärt sich v. Baur für die Befestigung von Stockach.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen kommt nun v. Baur auf die Erhöhung der Verteidigungskräfte zu sprechen. Es unterliege keinem Zweifel, daß wohl das schnellste, das beförderndste Mittel, diesen Zweck zu erreichen, die Anlage von Eisenbahnen und deren Befahrung mit Dampfkraft sein könne und daher hier vor allem betrachtet werden müsse. Wenn von der Benutzung der Eisenbahnen die Rede sei, so handele es sich vorzüglich darum, unsere Kriegs- und Subsistenzmittel aus den entferntesten Vorratskammern unserer defensiven Operationsbasen mit Geschwindigkeit auf die Verteidigungsfronten des Kriegsschauplatzes zu bringen. Für das nördliche Deutschland sei die entfernteste Verteidigungsfront die Elbe, für das südliche Deutschland die transversale Linie der mittleren Donau.

Die an der Elblinie gelegenen vorzüglichen Festungen und als Vorratskammern zu beachtenden Waffenplätze seien Hamburg, Magdeburg und Dresden, das ihnen für die Alimentierung zufallende Gebiet die Strecke des Rheins zwischen Mainz und Wesel. Für die nördliche Strecke würde eine Eisenbahn entweder von Hamburg über Hannover, Paderborn nach Düsseldorf oder von Hamburg über Bremen, Osnabrück, Münster nach Wesel gerichtet sein müssen. Von Magdeburg liefe eine Eisenbahn als Operationslinie am angemessensten über Kassel nach Koblenz, von Dresden aus über Leipzig nach Frankfurt. Hierbei wäre noch die Frage, ob es nicht der Ökonomie der Mittel, auf welche bei einem so teuern Gegenstand vorzüglich Rücksicht zu nehmen sei, angemessener wäre, die Eisenbahn von Magdeburg und Dresden in einem Brennpunkte zu Leipzig zu vereinigen und solche von da geradezu auf Frankfurt zu führen.

Für Eisenbahnen als Operationslinien im südlichen Deutschland sollte Ingolstadt an der mittleren Donau in militärischer Hinsicht der Brennpunkt aller durch Bayern führenden Eisenbahnen sein. Nach der Donau stellten sich Main und Lech als Verteidigungslinien dar; an dem einen liege die Festung Würzburg, an dem andern der Waffenplatz Augsburg. Es seien daher für das südliche Deutschland in bezug auf den Mittelrhein besonders zwei Eisenbahnverbindungen unerläßlich, und zwar

1. die Eisenbahn von Ingolstadt über Würzburg nach Frankfurt,
2. die Eisenbahn von Ingolstadt über Ulm, Stuttgart und Karlsruhe nach Germersheim.

Ferner sei eine Eisenbahn Frankfurt—Basel, die nach öffentlichen Blättern projektiert sei, für die Verteidigung außerordentlich günstig, weil sie die Mittel an die Hand gäbe, die Streitkräfte mit Blitzesschnelle zu konzentrieren, hätte aber den Nachteil, daß sie im taktischen Bereiche des Gegners liege, demnach bei jedem Übergang der teilweisen Zerstörung ausgesetzt sei. Es müsse daher von der mittleren Donau auch eine Operations- oder Eisenbahnlinie gegen den vorgeschlagenen Waffenplatz Stockach geführt werden. Von Ingolstadt könnte diese über Augsburg nach Lindau gehen und Lindau mit Stockach durch Dampfschiffahrt auf dem Bodensee verbunden werden. Das württembergische Projekt, Ulm mit Friedrichshafen zu verbinden, sei aus militärischen Gründen abzulehnen, da Friedrichshafen ein offener Ort sei und keinen Schutz biete.

Außerdem habe die geplante Eisenbahn von München nach Augsburg, von dem Sitze der Regierung ausgehend, unbestreitbar einen hohen politischen und militärischen Wert.

Wenn es schließlich dem westlichen Gegner etwa geglückt sein sollte, die Rheinbasis zu überwältigen, und in zwei Teilen gegen die Elbebasis und gegen Süddeutschland vorzugehen, sei in defensiver Hinsicht eine Verbindung von Nürnberg über Leipzig durch eine Eisenbahn für ein Zusammenwirken des südlichen und nördlichen Deutschland in höchstem Grade wichtig.

Dem Gutachten ist eine Karte von Deutschland beigegeben, in die v. Baur die vorgeschlagenen Operationslinien rot eingetragen hat. Eine verkleinerte Wiedergabe siehe Abbildung 1.

v. Baur schließt seine Abhandlung mit folgenden Bemerkungen:

„Wenn Cäsar durch die Tat dargetan hat, wenn der Marschall von Sachsen es mit Worten ausgesprochen hat, daß das Geheimnis der Kriegführung in den Füßen liege, so kann man kühn behaupten, dieses Geheimnis liege (aus dem strategischen Gesichtspunkte betrachtet)

Darstellung eines Eisenbahn-Systemes
für die
Vertheidigung von Deutschland.
Die Nord See
Die Ost See
Festungen
Waffenplätze
Eisenbahn
Westliche Grenze
Eisenbahn der westlichen Lagers

Abbildung 1.

in der großen Tragbarkeit und in der geflügelten Geschwindigkeit der Eisenbahnen als der ersten und vorzüglichsten, oder vielmehr einzig wahren Operationslinien für die Kriegführung im Geiste neuerer Zeiten.

Ihr Gebrauch stellt ihre Lichtseite dar und kein Militär wird ihre Wichtigkeit in Zweifel stellen, sobald sie nur bestehen. Ihre Schattenseite gewährt aber die Schwierigkeit ihres Baues und der daraus hervorgehende bedeutende Kostenaufwand. Die in militärischer Hinsicht unerläßlichen Eisenbahnen betragen 20 Wegstunden. Diese kosten in geringem Anschlage 20 Millionen, in höheren, wie es Eisenbahnen mit Dampfkraft zukommt, 30 Millionen und sogar auch 40 Millionen. Da wegen Umwegen und Steigungen ein Fünftel zuzugeben ist, so gibt das einen Kostenbedarf für sämtliche Eisenbahnen von 24—36—48 Millionen Gulden. Ohne Zweifel dürfte jeder Staat Bedenken tragen, einen so bedeutenden Kostenaufwand auf seine Rechnung zu übernehmen. Allein es kommen hier sehr vorteilhafte Verhältnisse der Benutzung dieser neuen Erfindung zu Hilfe. Indem sie in hohem und noch unerreichtem Grade die Mittel zu einem beschleunigten Verkehr der Personen und Waren darbietet, sucht sie natürlich die Wege in jenen Richtungen, welche ihr die Dichte der Bevölkerung und der Umfang des Handels anempfiehlt. Diese Richtungen oder diese Handels- und Verkehrsstraßen sind aber zugleich in den meisten, ja beinahe in allen Fällen die Operationslinien der Heere."

Kriegsminister v. Weinrich überreichte dieses Gutachten dem König bereits am 18. April 1936 mit dem Bemerken, v. Baur habe seine Aufgabe mit großem Fleiß und einsichtsvoller Gründlichkeit zu lösen gesucht und, um dieses auch in Beziehung auf den technischen Teil tun zu können, den Bau der Nürnberg-Fürther Ludwigseisenbahn an Ort und Stelle nebst den Lokomotivmaschinen und Transportwagen in ihren genauesten Details mit der größten Genauigkeit untersucht.

König Ludwig pflegte auf die Berichte seiner Minister seine Ansichten und Anordnungen eigenhändig niederzuschreiben. Diese Signate, wie sie der König nannte, sind meist in äußerst knappem Stile abgefaßt und geben einen Einblick, mit welcher Gründlichkeit der König seine Regierungsgeschäfte auffaßte. Der Vorlagebericht zum Gutachten v. Baurs trägt nun folgendes Signat:

„Dem Minister des Innern, dem Finanz- und dem Kriegsminister nebst dem dazugezogen werden sollenden Generalmajor v. Baur zur schleunigen Erwägung dieses Gegenstandes. Da für Truppensendungen im Großen die Eisenbahnen nach dieser Abhandlung sich nicht

eignen, so scheint mir keinem Zweifel unterworfen, daß der Nutzen schnellerer Zufuhr von Kriegsbedürfnissen zu bewirken, von den finanziellen Berücksichtigungen bei weitem überwogen werden, welche Eisenbahnen nach dem Westen nicht zulassen, soll der Rhein mit Donau verbindende Kanal nicht ungeheuer leiden. Der Minister des Innern hat, von mir beauftragt, daher Zusammentritt halten zu lassen und das Protokoll mir zu schicken, wobei keine Zeit zu verlieren ist, weil ich erst dann die (äußerst wahrscheinlich abschlägige) Antwort auf das erneute Ansinnen einer von Augsburg nach Ulm führenden Eisenbahn zu erteilen vorhabe. Ludwig. München, den 20. Mai 36."

Der anbefohlene „Zusammentritt" erfolgte am 30. Mai 1836; anwesend waren Kriegsminister v. Weinrich, Staatsminister des kgl. Hauses und des Äußern v. Gise, Staatsminister der Finanzen v. Wirschinger, Chef des Generalquartiermeisterstabes v. Baur und Staatsminister des Innern Fürst v. Öttingen-Wallerstein. Nach dem Protokoll kamen sämtliche Anwesenden zu der Überzeugung, daß das militärische Interesse hier um so weniger vor dem kommerziellen und finanziellen überwiege, als

„a) die Augsburg-Ulmer Bahn in letzteren Beziehungen und in Absicht auf den Kanal nicht nur nachteilig, sondern sogar wesentlich gefahrdrohend erscheint,

b) diese Bahn militärisch nur erwünscht sein könnte, wenn, was nicht vorherzusehen ist, dieselbe durch die Nachbarstaaten im militärischen Interesse geführt und in eine Festung am Rhein eingemündet würde, und

c) die Vorteile derselben in Absicht auf den Oberrhein wesentlich durch die Augsburg-Lindauer Bahn ersetzt werden."

Auf das Überreichungsschreiben dieses Protokolls setzte der König folgendes Signat:

„Mit dieser gegen Gestattung, diese Eisenbahn führen zu dürfen, gehenden Ansicht einverstanden. München, 31. Mai 1836. Ludwig."

Wenn man bedenkt, daß König Ludwig I. eine Darstellung verlangt hatte, wie die Eisenbahnen in Deutschland bei einem Angriff von Westen ineinanderzugreifen hätten, und wie großzügig v. Baur diese Aufgabe für die damaligen Verhältnisse gelöst hatte, so erscheint das Ergebnis der ganzen Erörterungen zunächst überraschend, denn es war vollständig negativ, indem König Ludwig I. die vorgeschlagene Bahn Augsburg—Ulm zum Anschluß gegen Westen an die geplanten württembergischen Eisenbahnen ablehnte. Erklärlich wird aber die Ent-

schließung des Königs durch seine bekannte Vorliebe für den Donau-Main-Kanal. Seit zehn Jahren kämpfte er für diesen Plan, dessen heftigster Gegner bekanntlich Joseph v. Baader war. Als 1832 der Kanalentwurf des Freiherrn v. Pechmann veröffentlicht worden war, faßte v. Baader in einem Aufsatz in der Augsb. Allg. Ztg. v. 28. Januar 1833 noch einmal alle Nachteile des Kanals zusammen und befürwortete immer wieder eine Eisenbahn. Aber von allerhöchster Stelle erhielt er die Weisung, das Kanalprojekt in keiner Weise mehr anzugreifen. 1834 erließ der König das Gesetz zur Erbauung des Kanals. In den Kammern wagte niemand, wie v. Baader am 9. September 1834 an List schrieb, seine Stimme gegen die „von einer hohen Person" mit so großem Eifer betriebene Idee und für Eisenbahnen zu erheben. Der Bau des Kanals wurde 1836 begonnen, also gerade zu der Zeit, als v. Baur sein Gutachten vorgelegt hatte. Da der König in seinem Signat vom 20. Mai 1836 schon hatte durchblicken lassen, daß er jede Benachteiligung des Kanals durch Eisenbahnen vermieden wissen wollte, wagten auch die Minister, die jene Weisung an v. Baader sicher kannten, nicht, entschieden für die Vorschläge v. Baurs einzutreten, und der König lehnte die Bahn Augsburg—Ulm ab.

Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß v. Baur seine Aufgabe gründlich und weitblickend gelöst hatte. Er hatte die vorhandenen Eisenbahnschriften eingehend durchgearbeitet und sogar die Nürnberg-Fürther Eisenbahn selbst besichtigt. Aus seinen Darlegungen ist vor allem bemerkenswert, wie er die Neutralität kleinerer Staaten, besonders der Schweiz, einschätzte und deshalb eine Festung am Oberrhein forderte, daß er die Bedeutung der Eisenbahnen in Zukunft den Festungen gleichstellte, daß die Eisenbahnen die vorzüglichsten strategischen Operationslinien bilden und in den meisten Fällen die durch den Handelsverkehr bedingten und gebauten Eisenbahnen auch zugleich diese Operationslinien sein würden, alles Gedanken, die in späteren Veröffentlichungen anderer Militärschriftsteller, von Pönitz bis Moltke, wie wir noch sehen werden, immer wiederkehren.

b) Militärische Sicherung einer Eisenbahn Rheinschanze—Lauterburg.

Bereits im Jahre 1836 regte eine Gesellschaft von Kaufleuten in der Pfalz den Bau einer Eisenbahn von der Rheinschanze, dem späteren Ludwigshafen, über Speyer, Neustadt und Kaiserslautern nach Bexbach, also von Osten nach Westen, zum Anschluß an die von Preußen geplante Bahn Saarbrücken—Bexbach an. Der Plan fand zunächst wenig Anklang und hatte erst Erfolg, als König Ludwig I. durch Allerhöchstes Schreiben

vom 21. Dezember 1837 selbst die Bildung einer Aktiengesellschaft für den Bau einer Eisenbahn in der Pfalz empfahl. Daraufhin wurde am 30. März 1838 die „Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz, Rheinschanz-Bexbacher Bahn" gegründet und am 19. April 1838 konzessioniert.

Gleichzeitig bestand ein Plan für eine Eisenbahn nach Süden von der Rheinschanze nach Lauterburg, von wo man die Fortsetzung durch die französische Regierung nach Straßburg erwartete. Für eine französische Bahn Straßburg—Basel war die Konzession im Oktober 1837 beantragt und durch Gesetz vom 6. März 1838 unter der Bedingung erteilt worden, die Strecke innerhalb von fünf Jahren nach Lauterburg zu verlängern, sofern die in der Pfalz geplante Bahn Rheinschanze—Lauterburg ausgeführt würde. Es hätte dies den ersten Anschluß einer deutschen Eisenbahn an das Ausland bedeutet, dazu an einen Nachbar, vor dessen feindlichen und aggressiven Absichten man nach der damals allgemein herrschenden Meinung auf der Hut sein mußte. Das bayerische Kriegsministerium war daher im Dezember 1837 beauftragt worden, technische Vorschläge auszuarbeiten, in welcher Art und Weise eine am linken Rheinufer von Straßburg nach der Rheinschanze ziehende Eisenbahn am besten gegen feindliche Benutzung, sei es im Kriege oder zu einem Überfall, geschützt werden könne.

Hierzu berichtete Kriegsminister Hertling unterm 31. Dezember 1837, daß diese Eisenbahn bei ihrem Übertritt über die Queich jedenfalls unter den unmittelbaren Schutz der Festung Germersheim gestellt und sonach unter den Kanonen ihres Hauptwalles durchgeführt werden müßte und daß sie schon bei ihrem Übertritt von der französischen Grenze an der Lauter durch ein neu zu erbauendes und mit allen zu einer standhaften Verteidigung erforderlichen personellen und materiellen Mitteln versehenes, starkes Fort erfaßt und gleichsam festgehalten werden müßte.

Der König versah diesen Bericht mit folgendem Signat:

„Meinen Ministern zur Beratung unter Vorsitz des Feldmarschalls Fürsten Wrede und Beiziehung meines Vorstandes des Generalquartiermeisterstabes Generalmajor v. Baur. Das das Gutachten zu enthaltende Protokoll ist mir vorzulegen. Mir scheint zur Erreichung des Zweckes auch eine weniger Geschütze und geringere Besatzung enthaltene Veste hinreichend. Das Minimum beider, wodurch auch die Kosten beträchtlich vermindert werden, anzugeben. Vorrichtungen, um hinreichende Strecken der Eisenbahn zerstören zu können, vermittelst Sprengung, dürften dennoch anzubringen sein. Die Kosten wären aus Ersparungen zu schöpfen, ein neuer Beweis, wie gut es war, daß ich nicht tat, was die Stände wollten.

München, 2. Januar 1838. Ludwig."

Schon am 3. Januar 1838 fand die anbefohlene Beratung über diesen Gegenstand statt. Das Wort bei den Beratungen führte als Vorsitzender Fürst Wrede, und seine Ausführungen beleuchten mehrfach seine Einstellung zu den Eisenbahnen überhaupt. Er äußerte sich zunächst etwa wie folgt: Wenn auf der einen Seite von den Zivilbehörden behauptet werde, daß durch die Nichtanlegung der Eisenbahn auf dem linken Rheinufer dem Kreise Pfalz durch verlorengehende Handelsbeziehungen unwiederbringlicher Schaden erwachse, und wenn auf der anderen Seite dagegen den militärischen Rücksichten das Opfer gebracht werden wolle, durch Anwendung fortifikatorischer Mittel der Gefahr, von welcher die Festungen Landau, Germersheim und selbst Mainz ansonst bedroht würden, möglichst zu begegnen, so finde er keinen Grund, sich aus rein militärischen Rücksichten der Anlegung der beabsichtigten Eisenbahn entgegenzustellen. Er bezweifele überhaupt die Notwendigkeit für den Handel und sei überzeugt, daß über die Eisenbahn auf dem linken Rheinufer der Stab gebrochen sei, wenn Baden die Bahn Frankfurt—Basel verwirkliche.

Von anderer Seite — von welcher, ist im Protokoll nicht gesagt — wurde bemerkt, daß die beiden im Kreise Pfalz anzulegenden Eisenbahnen von hoher Wichtigkeit seien, weil durch sie die Steinkohlen aus den bayerischen Gruben bei Saarbrücken der übrigen Pfalz und den großen Fabrikanstalten im Elsaß zugeführt würden. Werde dann noch eine Eisenbahn von Mainz auf dem linken Rheinufer nach der Rheinschanze angelegt, so würden die Warensendungen von Holland und dem nördlichen Deutschland nach Italien und der Schweiz sich der Eisenbahn auf dem linken Rheinufer bedienen.

In der Frage der militärischen Maßnahmen schloß sich die Versammlung dem Berichte des Kriegsministers an, daß es im Falle eines Krieges, dessen Ausbruch einige Wochen vorhergesehen werden könne, kaum außerordentlicher Vorkehrungen bedürfe, um die Eisenbahn durch Entfernung der Schienen und Schienenstücke und durch Zerstörung der vorhandenen Bauten und Dämme für den Feind auf geraume Zeit unbenutzbar zu machen. Eine andere Frage sei aber, wie gegen einen unerwarteten Überfall ausreichende Sicherheit gewonnen werden könne. Fürst Wrede erachtete es vor allem für notwendig, daß die beiden Festungen im Rheinkreise mit Regimentern besetzt würden, die ihre Rekruten aus den diesseitigen, also rechtsrheinischen, Kreisen bezögen, da diese weit weniger Versuchungen ausgesetzt und daher auch in ihren Gesinnungen stets verläßlicher seien. Im Kriegsfalle könnten zur Verstärkung die im Kreise befindlichen Beurlaubten einberufen werden, vermischt mit diesseitigen, rechtsrheinischen Truppen würden sie dann ihre Schuldig-

keit tun. Bei genügender Besatzung und Verproviantierung der Festungen Landau und Germersheim erklärte sich Fürst Wrede mit der vom Kriegsminister vorgeschlagenen Erbauung eines selbständigen Forts an der französischen Grenze nicht einverstanden, und zwar nicht vom militärischen Standpunkte, weil das Fort von dem Feinde werde umgangen und im Rücken gelassen werden, aber auch nicht vom politischen Standpunkte, weil durch die Erbauung des Forts Bayern eine aggressive Stellung gegen Frankreich einnehme, die das größte Aufsehen erregen müsse, und endlich nicht vom finanziellen Standpunkte, da eine Ausgabe von 1½ Millionen Gulden um der in Rede stehenden Eisenbahn willen nicht zu rechtfertigen sein dürfte.

Er sei vielmehr der Ansicht, daß durch berittene Gendarmerieposten längs der Eisenbahn, durch die Aussendung von Kavallerie-Piketts und durch Errichtung von Raketenstationen, endlich durch die vorgeschobenen Zollstationen der Zweck der Sicherung gegen unvorhergesehene Überfälle und der raschen Zerstörung innerhalb der bayerischen Grenzen in einem die schnelle Wiederherstellung unmöglich machenden Maße wohl erreicht werden könne. Vor allem aber erachte er es für notwendig, daß stets sichere und zuverlässige Kundschaft in Straßburg unterhalten werde, um durch diese rechtzeitig von verdächtigen Vorbereitungen auf französischer Seite benachrichtigt zu werden.

Der Kriegsminister und mit ihm Generalmajor v. Baur glaubten zwar, zur Deckung ihrer Verantwortlichkeit auf die Errichtung eines Forts als dem einzigen Mittel zur möglichsten Verminderung der Gefahr bestehen zu müssen, alle übrigen Stimmen aber traten den Ansichten des Fürsten Wrede bei.

Anschließend hieran erörterte Fürst Wrede nochmals die Eisenbahnfrage für das rechtsrheinische Bayern im allgemeinen. Vor zwei Jahren hätte er weder das Entstehen noch das Vermehren der Eisenbahnen in Schutz genommen. Allein, da andere Regierungen zu Zugeständnissen für Anlegung von Eisenbahnen mit fortgerissen würden, da Bayern dermaßen bedroht sei, daß Baden mit der Eisenbahn von Frankfurt nach Basel ihm zuvorkommt und es gleichsam überflügelt, da zu besorgen sei, daß, wenn Bayern bei diesen eingetretenen Umständen noch zögere, die Bewilligung zu alsbaldiger Anlegung der Eisenbahn von der nördlichen Reichsgrenze über Nürnberg und Augsburg nach Lindau zu erteilen und die Ausfuhr zu begünstigen, das bayerische Vaterland Gefahr laufe, den ganzen sowohl aktiven als Transithandel aus Norddeutschland nach der Schweiz und Italien und von da zurück nach Deutschland zu verlieren, gebiete ihm die Pflicht und Überzeugung, S. M. dem König ehrerbietigst anzuraten, wegen Anlegung der besagten Eisenbahnen die Allerhöchste Bewilligung in möglichst kürzester Zeit erlassen zu wollen.

Hiermit erklärten sich sämtliche Anwesenden einverstanden, und es wurde der Beschluß gefaßt, an S. M. den König folgende Anträge zu stellen:

I. Besatzung und Verproviantierung von Landau und Germersheim nach dem Vorschlage des Fürsten Wrede.

II. Bei Erfüllung dieser Voraussetzung sei die Anlegung eines Forts an der französischen Grenze zur Sicherung der anzulegenden Eisenbahn aus militärischen, politischen und finanziellen Rücksichten für unnötig und unrätlich zu achten.

III. Die Ausführung der beschlossenen Eisenbahnanlage von der nördlichen Reichsgrenze nach Lindau sei als eine durch die wichtigen Interessen des Königreichs gebotene Maßregel auf jede tunliche Weise zu beschleunigen und zu betreiben.

Auf diesem Protokoll vermerkte König Ludwig I. folgendes:

„Mit diesen Ansichten der Mehrheit einverstanden. Was jedoch die Besatzung der jenseitigen Festungen mit diesseitigen Truppen betrifft, behalte ich mir meine Entschließung vor. Die Gefahr für die Festungen durch die Eisenbahnen ist somit entfernt, da letztere nicht einmal noch begonnen sind. Unverweilt zu bewirken, daß Aktiengesellschaften für Eisenbahnen von der Nordgrenze nach Nürnberg, von da nach Augsburg und von da bis Lindau (ohne welch letztere beide anderen sehr an Wert verlieren) zu Stande kommen und recht baldiges Beginnen dieser Eisenbahnen erachte wünschenswert.

München, 6. Januar 1838. Ludwig."

Obwohl also hiernach die Errichtung eines Forts zum Schutze einer Eisenbahn Rheinschanze—Lauterburg zunächst abgelehnt war, tauchte dieser Plan in der Vorgeschichte dieser Eisenbahn bald wieder auf, und zwar verlangte die Regierung die Errichtung eines Forts auf Kosten der Eisenbahngesellschaft! v. Reden berichtet in seinem Werke „Die Eisenbahnen Deutschlands" (1. Abteilung, 2. Abschnitt 1845, S. 2329/30), daß gleichzeitig mit der Ludwigshafen-Bexbacher Eisenbahn, also am 19. April 1838, eine Gesellschaft für eine Eisenbahn von der Rheinschanze nach Lauterburg konzessioniert und die Zeichnung des wahrscheinlichen Kostenbedarfs reichlich bewirkt worden sei. In der Generalversammlung der Aktionäre am 1. März 1838 seien aber von der Regierung den ursprünglichen noch andere lästige Bedingungen hinzugefügt worden, die früher gar nicht zu ahnen gewesen seien. Insbesondere sollte auf Kosten der Gesellschaft eine kleine Festung bei Lauterburg erbaut, ebenso auf deren Kosten armiert und mit Kasernen versehen werden; die auf Kosten der Gesellschaft zu unterhaltende Garnison war auf

100 bis 150 Mann angesetzt. Sodann müßte überdies die Bahn selbst bei der etwa sechs Stunden oberhalb der projektierten neuen Feste gelegenen Festung Germersheim von der Höhe herab in die allen Überschwemmungen ausgesetzten Niederungen geführt werden. Da die Reklamationen des Verwaltungsrates gegen diese nachträgliche Bedingungen vergeblich waren und die Gesellschaft unter diesen Verhältnissen nicht gesonnen war, das Unternehmen fortzuführen, beschloß die Generalversammlung einstimmig, die definitive Liquidierung anzuordnen.

Der unerwartete Aufschwung der Pfälzischen Ludwigsbahn ließ nach einigen Jahren neben anderen Eisenbahnplänen für die Pfalz auch dies alte, aufgegebene Projekt wieder aufleben. In einer Versammlung zu Speyer am 9. Juni 1844 rekonstruierte sich die Gesellschaft. Ein Gesuch um Erneuerung der Konzession unter Hinweglassung der obenerwähnten lästigen Bedingungen wurde eingereicht, und unterm 5. April 1845 erteilte König Ludwig die Konzession. Die Konzessionsurkunde forderte zwar die Erbauung einer Grenzfeste nicht mehr, schrieb aber noch die Führung im Bereiche der Festung Germersheim genau vor. Es heißt darin:

„Die Eisenbahn, welche in Speyer sich an die pfälzische Ludwigsbahn anzuschließen hat, ist über Germersheim zu führen in der Art, daß sie unter die gesicherte Zerstörungsgewalt der Wrede-Veste gestellt wird, wozu sich in der ohnedies vorliegenden Notwendigkeit, die tiefe Schlucht des alten Queichbettes vor der Front der Wrede-Veste auf einer Brücke zu überschreiten, eine besonders günstige Gelegenheit darbieten wird.

Es hat aus diesem Grunde die Bearbeitung und Feststellung des Bauplanes der Eisenbahn innerhalb des Rayons der Wrede-Veste und in Beziehung auf deren gegenseitige Verhältnisse nach den Bestimmungen des Kaiserlichen Dekrets vom 4. August 1811 (Nr. 7148 des Gesetz-Bulletins) unter Mitwirkung und im Einverständnisse der betreffenden Militärbehörden zu geschehen."

Über die allgemeine Bedeutung einer solchen pfälzischen Nordsüdbahn wird nach Reden in einem Aufsatz der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" noch ausgeführt, daß sie die Pfalz nach Süden, da ihre Fortsetzung nach Straßburg nicht ausbleiben könne, an Frankreich und die Schweiz, gegen Norden aber an die Nordsee knüpfen werde. Auch sei sie durch die badische Bahn nicht überflüssig geworden. Beide Bahnen, die von Straßburg bis Basel ohnehin bald nebeneinander bestehen würden, hätten nach außen verschiedene Anknüpfungspunkte und Verkehrsbestimmungen, vermittelten den inneren, einem jeden Lande eigentümlichen Verkehr und dienten verschiedenen staatswirtschaftlichen und finanziellen

Interessen. In strategischer Hinsicht glaube man ebenfalls auf keine Hindernisse zu stoßen. Bekanntlich sei eine Eisenbahn für den Verteidiger eines Landes mindestens ebenso wichtig wie für den Angreifer. Zudem könne man eine Bahn beim Annähern eines Krieges, der ohnehin nicht plötzlich einträte, entweder unter militärische Obhut nehmen oder selbst auf gewissen Strecken leicht und schnell unbrauchbar machen. Alles dies sei bei der pfälzischen Ludwigsbahn bereits anerkannt, denn diese solle ebenfalls nach Frankreich, namentlich nach Metz, fortgeführt werden. Der Eventualität eines Krieges möchte schwerlich der hohe Nutzen und die Wichtigkeit des wichtigsten Kommunikationsmittels der Neuzeit geopfert werden, zumal die Eisenbahnen nach den Ansichten der ersten Autoren in der Kriegswissenschaft für militärische Operationen nur einen untergeordneten Zweck, den der schnelleren Zufuhr, erfüllten.

Die schon im Anfang so wechselvolle Geschichte dieser Bahn über Lauterburg blieb übrigens noch lange in der Schwebe widerstreitender Interessen. Die 1848 zwischen Bayern und Frankreich geschlossene Konvention wegen Erbauung einer Eisenbahn Speyer—Straßburg fand Widerstand in der französischen Nationalversammlung. Bei den Auseinandersetzungen der beteiligten elsässischen Kreise aber war als Anschlußpunkt Weißenburg in den Vordergrund gerückt worden, und selbst die Stadt Straßburg sah in der Lauterburger Linie eine Gefahr, weil sie befürchtete, daß Lauterburg dann einen Rheinhafen erhalten und die Bedeutung Straßburgs mindern würde. So kam es, daß der Anschluß in Weißenburg erfolgte. Die französische Regierung ratifizierte die Konvention mit Bayern und konzessionierte durch Gesetz vom 25. Februar 1852 die Fortsetzung der Basel-Straßburger Linie nach der pfälzischen Grenze bei Weißenburg. Eröffnet wurde die Strecke Straßburg—Weißenburg am 23. Oktober 1855 und die von der Maximiliansbahn erbaute Strecke Neustadt—Landau—Weißenburg am 26. November 1855.

Doch auch die Lauterburger Eisenbahn sollte, allerdings viel später, noch gebaut werden. Nachdem das Deutsche Reich 1871 die Bahnen in Elsaß-Lothringen übernommen hatte, wurden durch Gesetz vom 25. Juni 1872 und 18. Juni 1873 Reichsmittel für 260 km Ergänzungsstrecken im Reichsland bewilligt, darunter für die 56 km lange Linie Straßburg—Lauterburg. Sie wurde in Verbindung mit der Strecke Germersheim—Lauterburg am 25. Juli 1876 — also 40 Jahre nach jenen ersten Plänen — dem Betriebe übergeben. Dazu erfolgte ihr Bau hauptsächlich aus militärischen Gründen, um eine kürzere Verbindung zwischen Mainz und der wichtigen Festung Straßburg herzustellen.

Einzigartig aber bleibt wohl in der Geschichte der Eisenbahnen der ursprüngliche Gedanke, hier eine Eisenbahn beim Grenzübertritt durch eine neu anzulegende Festung zu schützen und noch dazu die Absicht, einer Privatgesellschaft die Kosten für Errichtung und Unterhaltung einer solchen Festung aufzubürden.

c) Vergütung an Eisenbahngesellschaften bei Kriegsschäden und Truppentransporten.

Im Frühjahr 1837 hatte die preußische Regierung eine Kommission ernannt, um Vorschläge zur Sicherung der öffentlichen Interessen bei Eisenbahnunternehmungen auszuarbeiten. Diese Vorschläge sind im Staatsministerium und im Staatsrate, wobei auch das Kriegsministerium beteiligt war, beraten und geändert worden und haben das Gesetz über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zur Folge gehabt. Über das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahngesellschaft im Kriegsfalle befindet sich darin nur der kurze § 43, der lautet:

„Für Kriegsbeschädigungen und Demolierungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft einen Ersatz vom Staate nicht in Anspruch nehmen."

Fast zur selben Zeit ist die gleiche Frage in Bayern bei den Erörterungen über eine Eisenbahn Augsburg—Nürnberg eingehend behandelt worden. Auf das im vorigen Abschnitt erwähnte Signat vom 6. Januar 1838 beantragten die Ministerien des Innern, des kgl. Hauses und des Äußern sowie der Finanzen unterm 8. Februar 1838 die Errichtung einer Eisenbahn von Augsburg nach Nürnberg. Das Signat des Königs vom 22. Februar 1838 hierauf lautet:

„Diesen Antrag genehmigt, jedoch erst wenn die Satzungen (Statuten) mir vorgelegt worden, meine Entschließung über die vorgeschlagene Eisenbahn zu erteilen, mir vorbehaltend. Wenn auch (was übrigens genau zu prüfen) über zu leistende Entschädigung für Beschädigung oder teilweise Zernichtung der Eisenbahnen in Kriegszeiten von Freund oder Feind betrifft, das Gesetz (auch ob es überall im Königreich diesseits des Rheines giltig, ist nachzusehen) bereits ausspricht, so ist doch Fürsorge und das gleich vorher zu treffen, was Hemmung ganz oder teilweise desgl. Benutzung derselben in Kriegszeiten anbelangt, wofür daß nichts zu zahlen, festgesetzt würde, sehr wünschenswert wäre, welche Bedingung, wenn sie noch gemacht werden darf, stattfinden muß."

Schon zuvor, am 10. Februar 1838, hatte der König das Signat vom 6. Januar 1838 folgendermaßen ergänzt:

„Welche Entschließungen ich sowohl die befragliche Eisenbahn von Nürnberg nach Augsburg mit begreifend oder eigens sie betreffend erlassen habe, mir vorzulegen. Meines Erachtens ist vergessen worden, festzusetzen, wie es zu halten ist, wenn im Kriege durch Freund oder Feind die Eisenbahnen teilweise zerstört werden, was mir notwendig erscheint, daß dazu im voraus und auf eine die Staatskasse befreiende Weise geschehe, denn außerdem dürften ungeheure Anforderungen stattfinden und sie zur Befriedigung von den Gerichten verurteilt werden."

Auf dieses Signat berichtete Staatsrat v. Abel unterm 13. Februar 1838 zunächst, daß die Statuten der Augsburg-Nürnberger Eisenbahn erst noch zu entwerfen und zu beraten seien. Da die Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten vom 28. September 1836 diesen Punkt nicht vorgesehen hätten, würde hierauf bei Entwerfung der Statuten jeder einzelnen Bahnunternehmung sorgfältige Rücksicht zu nehmen sein. Die genehmigten Statuten der München-Augsburger Eisenbahn und die demnächst zu unterbreitenden jener von Nürnberg nach der nördlichen Reichsgrenze schwiegen über diesen Punkt und würden daher noch ergänzender Bestimmungen nach festzustellenden Grundsätzen bedürfen. Da diese Frage jedoch einer mehrseitigen Erwägung vom militärisch-politischen Standpunkte bedürfe und namentlich auch die vorzugsweise oder ausschließliche Benutzung der Eisenbahnen durch die kgl. Truppen bei militärischen Operationen genau festzustellen seien, erbat sich v. Abel die Ermächtigung, mit den betreffenden Ministerien ins Benehmen treten und die Ergebnisse demnächst mit besonderem Antrage unterbreiten zu dürfen, was der König genehmigte. v. Abel forderte hierauf die Ministerien zur beschleunigten Rückäußerung auf. Hier sei nur auf die Stellungnahme des Kriegsministers v. Hertling eingegangen. Aus seinem Bericht vom 22. Februar 1838 sind folgende Stellen bemerkenswert:

„Das Kriegslasten-Peräquationsgesetz vom 22. Juli 1819 spricht von Grundstücken und Häusern, die zu Festungsbauten hinweggenommen oder demoliert werden, vom Gebäudedemolieren oder Abbrennen, welches zu einem Kriegszwecke angeordnet wird. Das Gleichstellen der Zerstörung einer Eisenbahn und der dazugehörigen Lokomotiven mit den vorstehenden Kriegsschäden erscheint als eine dehnende Auslegung, zu deren Gültigkeit administrative und doktrinäre Gründe für sich nicht ausreichen, es scheint dies eine Er-

läuterung eines allgemeinen Gesetzes zu sein, welche nur auf legislativem Wege stattfinden sollte. Der Staat würde sich hierdurch jedoch verbindlich machen, den Schaden zu decken. Es dürfte ratsam sein, diese Entschädigungsfrage entweder wie es bei den Statuten für den Ludwig-Donau-Main-Kanal geschehen, ganz zu umgehen oder sich auf die allgemeinen Andeutungen zu beschränken, daß die Kriegsschäden der Eisenbahn-Gesellschaften nach dem obigen Gesetze zu behandeln sind."

„Die Vergütung für die Benutzung der Eisenbahnen als militärische Transportmittel wird man nicht allgemein und nicht unbedingt dem Militär-Ärar aufbürden können; diese Benutzung erscheint als ein für das Land und für die einzelnen Bezirke sowie für das Militär vorteilhaftes Surrogat der Vorspanne, welche zur Friedenszeit nach bestimmten Normen und im Kriege nach Art. 5 bis 7 des Peräquationsgesetzes zu behandeln und zu vergüten ist. Hiernach wird den Eisenbahn-Gesellschaften die Vergütung nach Umständen entweder von Militär-Ärar oder von den vorspannpflichtigen Kreisen, Distrikten oder Gemeinden . . . zu leisten sein."

„Es kann bei einem Kriege notwendig werden, die Kommunikation auf den Eisenbahnen einzustellen. Für eine solche temporäre Eigentums- und Benutzungsbeschränkung könnten die Aktiengesellschaften ebenfalls eine angemessene Vergütung fordern . . . Es dürfte gegenwärtig vorzuziehen sein, in den Spezial-Statuten diesen Punkt nicht zu berühren oder nur im allgemeinen zu erwähnen, daß den Aktiengesellschaften für Unterbrechungen der Kommunikation, die von der Staatsregierung wegen eines öffentlichen Zweckes angeordnet werden, gleichfalls eine angemessene Vergütung gebühre."

Die Ausführungen des Kriegsministers lassen erkennen, daß er einer angemessenen Entschädigung der Aktiengesellschaften bei Kriegsschäden und für Truppentransporte nicht abgeneigt ist. Sonderbar mutet es jedoch an, daß er in den Statuten eine klare Festlegung umgehen möchte, obwohl doch König Ludwig I. in seinen Signaten ausdrücklich eine zweifelsfreie Regelung im voraus gefordert hatte. Deshalb sprechen sich die übrigen Minister v. Gise, v. Wirschinger und v. Abel in ihrem an den König unterm 28. Februar 1838 gemeinsam erstatteten Antrag „Die Bestimmungen bezüglich der Eisenbahnen in Kriegszeiten betr." bestimmter aus, wobei sie allerdings ebenfalls gewisse Entschädigungsansprüche der Eisenbahngesellschaften anzuerkennen befürworten.

Einleitend wird in diesem Bericht festgestellt, daß sich in keiner der auch in anderen Staaten bestehenden Satzungen für Eisenbahnen Bestimmungen über die Verhältnisse in Kriegszeiten befinden, ohne Zweifel, weil den Verfassern die mehr oder minder bestimmte Ansicht vorschwebe, daß das System der Eisenbahnen überhaupt nicht wohl verträglich mit dem Kriegszustande, vielmehr durch die Hoffnung dauernden Friedens oder besonderen Völkerrechtsschutzes wesentlich bedingt, die Wechselfälle des ersteren auch nicht zu berücksichtigen habe, vielmehr in seiner Entwicklung gerade dahin führen müsse, die kommerziellen Beziehungen der Staaten mehr und mehr zu befestigen und durch gemeinsames Interesse an der Erhaltung des Friedens letzteren mit einer um so mächtigeren Bürgschaft zu umgeben.

Dieser Gedanke, daß die Eisenbahnen einem dauernden Frieden förderlich sein würden, war damals weitverbreitet. Ludwig Börne äußerte z. B. in einem Briefe vom 8. Oktober 1831, Eisenbahnen würden allem Despotismus den Hals brechen und Kriege ganz unmöglich machen. Auch die Franzosen Chevalier und Proudhon hegten solche kosmopolitisch-pazifistische Gedanken. Selbst Fr. List hatte schon 1831 in der Revue Encyclopédique die Ansicht vertreten, daß Invasionskriege aufhören und nur Grenzkriege möglich sein würden. In der Beilage zum 3. Bericht des Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Komitees vom 14. Juli 1834 schrieb er wörtlich hierzu:

„Da aber die Erfahrung bald lehren wird, daß Grenzkriege, deren Siege nicht bis ins Innere verfolgt werden können, sich als zweck- und erfolglose Raufereien im großen darstellen, so dürften die Festlandstaaten demnächst zur Überzeugung gelangen, daß es für alle am klügsten wäre, wenn sie in Frieden und Freundschaft nebeneinander wohnten und bei entstehenden Zwistigkeiten den Forderungen des Rechts und der Vernunft Gehör gäben. So wird das Eisenbahnsystem aus einer Kriegsmilderungs-, Abkürzungs- und Verminderungsmaschine am Ende gar eine Maschine, die den Krieg selbst zerstört."

List hat sich hierin arg getäuscht, und noch heute sind die Völker Europas trotz unseres, von Adolf Hitler wiederholt betonten Friedenswillens weit davon entfernt, den Forderungen des Rechts und der Vernunft Gehör zu schenken!

Auch die bayerischen Minister trauten übrigens dem ewigen Frieden nicht und äußerten sich dahin, daß diese, wenn auch höchst wünschenswerte, doch nicht gewisse Voraussetzung kein Grund sein könne,

die durch Kriegsereignisse drohenden Wechselfälle bei der statutarischen Festsetzung der Eisenbahnverhältnisse unberücksichtigt zu lassen. Sie erörterten und begründeten daher folgende vier Punkte:

1. Wegen der Hinwegnahme des Terrains der Eisenbahnen halten sie besondere Bestimmungen für entbehrlich, weil hierfür unzweifelhaft das Gesetz vom 17. November 1837 über Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke anzuwenden sei.
2. Die gänzliche oder teilweise Zerstörung der Eisenbahnen und ihrer Attribute ist nach ihrer Ansicht nach den allgemeinen Grundsätzen des in den Regierungsbezirken diesseits des Rheins wie in der Pfalz geltenden Gesetzes vom 22. Juli 1819 über die Peräquation der Kriegslasten zu behandeln, als ein allgemeiner Kriegsschaden auf administrativem Wege und ohne Beteiligung der Gerichte zu ermitteln und auf Kosten sämtlicher Regierungsbezirke ohne Inanspruchnahme des Staatsärars zu vergüten,

   „zumal es sich noch mehr als bei Zerstörung von anderen gewerblichen Anlagen und Fabrikeinrichtungen um höchst kostbare, unter besonderem Schutz des Staates entstandene Objekte handelt, bei deren Erhaltung und baldiger Wiederbenutzbarkeit das allgemeine Interesse und das der Eigentümer in gleich hohem Maße beteiligt ist".
3. Bei Hemmung oder Schließung der Eisenbahnen im Kriegsfalle empfehlen die Minister, um ein bestimmtes Entschädigungsmaß im voraus festzusetzen und dadurch Reklamationen und Streitigkeiten abzuschneiden, als allgemeine Norm aufzustellen, daß nur dann und in dem Maße eine Entschädigung auf dem Ausgleichswege Platz greife, als der reine Gesamtertrag während der Dauer einer solchen Hemmung oder Schließung der Bahn sich auf weniger als 4 % gemindert habe. Dabei dürfte es dem Ermessen der Regierung vorzubehalten sein, auf Antrag der Unternehmer eine Verlängerung der Konzession auf eine dem Schaden angemessene Zeit zu bewilligen, um den mit einer genauen Schadensliquidation und Peräquation verbundenen Verhandlungen und Beschwerden zu begegnen.
4. Für Benutzung der Eisenbahnen im Kriege durch Militär oder für requirierte Transporte sind nach Ansicht der

Minister die Bestimmungen des Peräquationsgesetzes über Magazinstransporte, Fuhren und Vorspannleistungen maßgebend und die Forderungen auf dem durch dieses Gesetz bezeichneten Wege zu liquidieren und zu vergüten, da es nach der Fassung dieses Gesetzes auf die verschiedenen Arten der Transportmittel namentlich für Magazins-Gegenstände nicht ankomme.

Die Minister schließen ihren Bericht mit folgendem Antrag:

„Die Unterzeichneten erlauben sich hiernach den Antrag zu stellen, daß in allen, für die Eisenbahnen des Königreichs noch zu erlassenden Statuten sowie nachträglich in jenen für die München-Augsburger und Nürnberg-Fürther Eisenbahn folgende Bestimmungen aufgenommen werden resp. als Ergänzungen beigegeben werden:

Im Falle der Zerstörung der Eisenbahn oder einzelner Teile derselben durch Kriegsereignisse erfolgt deren Wiederherstellung durch Peräquation gemäß den für die Ausgleichung solcher Kriegsschäden bestehenden Bestimmungen.

In gleicher Weise findet durch Peräquation eine Entschädigung bei allenfallsiger auf Anordnung der Landesregierung oder ihrer nachgesetzten Behörden in Kriegszeiten eintretende Hemmung oder Schließung der Bahn, jedoch nur d a n n und in dem M a ß e statt, als dadurch während der Dauer derselben der jährliche Reinertrag der Bahn sich unter 4 % gemindert hat.

Diese Entschädigung kann nach Umständen und nach Antrag der Gesellschaft auch in einer angemessenen Verlängerung der Konzessionsperiode bestehen.

Für den Fall, daß Eure K. Maj. auch für die militärische Benutzung der Eisenbahn eine Bestimmung in den Statuten eingestellt wissen wollen, dürfte folgender Beisatz angefügt werden:

Im Falle der Benutzung der Eisenbahn im Kriege für den Transport der Militärbedürfnisse und aus den Magazinen, dann statt des Vorspanns und der dafür zu leistenden Frohnen überhaupt, richtet sich die Ausmittelung und Vergütung ebenfalls nach den über die Ausgleichung der Kriegslasten und über die Vergütung des Vorspanns bestehenden Bestimmungen."

Weder die Stellungnahme des Kriegsministers noch die Ausführungen der übrigen Minister entsprachen nun freilich den vom Könige in den Signaten vom 6. Januar und 22. Februar gegebenen Richtlinien. Beachtenswert ist es, wie schnell und eingehend König Ludwig I. diese

Sache bearbeitete. Auf den gemeinsamen Ministerbericht vom 28. Februar 1838 setzte er bereits am 2. März ein besonders ausführliches Signat, das lautet:

„Aus dem Art. 4 nro 6 des Gesetzes vom 22. Juli 1819 über Peräquation der Kriegsschäden geht nicht nur nicht klar hervor, daß für Zerstörungen von Eisenbahnen im Kriege eine Entschädigung durch Peräquation zu leisten sei, sondern es drückt sich vielmehr gerade das Gegenteil darin aus, da die gedachte Stelle mit solcher Bestimmtheit und Deutlichkeit bloß von Häusern und Gebäuden spricht, daß andere zerstörte Gegenstände nicht darunter subsumiert werden können. Die Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft betreibt ein Fuhrwesen-Gewerbe und die Bahn-Wägen sind deren Gewerbseinrichtung. Zerstörungen von Gewerbs-Einrichtungen rechnet aber das Peräquationsgesetz weder unter die allgemein in Art. 4, noch unter die im Art. 5 aufgezählten Kreis-, noch endlich unter die in den Art. 6 und 7 erwähnten Distrikts- und Gemeindelasten, dieselben fallen also unter den Art. 8, welcher ausdrücklich sagt, daß alle übrigen Kriegs-Erlittenheiten als Privatlasten zu betrachten seien und sich zur Ausgleichung nicht eignen. Eben das gilt von einer etwaigen temporären Hemmung der Bahn, bei keinem anderen Gewerbe wird für zerstörte Einrichtung oder gehemmten Betrieb Entschädigung oder Ausgleichung geleistet, warum sollte zu Gunsten der Aktionäre eine Ausnahme gemacht und denselben sogar eine bestimmte Rente von 4 % auf Kosten der Peräquationspflichtigen gesichert werden? Nur was das Gesetz diesen auferlegt, sind sie zu leisten schuldig. Daß der Transport auf der Eisenbahn nach dem im Art. 9 nro 2 bestimmten Maßstabe von den Peräquationspflichtigen zu zahlen sei, damit bin Ich einverstanden. Wenn Ich Konzessionen erteile, habe Ich das Recht, die Bedingungen vorzuschreiben, zumal wenn solche auf dem Gesetze, wie hier, beruhen. Aber voraus müssen solche festgesetzt werden, damit keine Streitigkeiten entstehen können. Dieses ist in die Genehmigung jeder Eisenbahn aufzunehmen, hinsichtlich welcher Mir noch das Recht zusteht."

Der scharfe Ton dieses Signates läßt erkennen, wie ungehalten der König über die Vorschläge seiner Minister gewesen sein muß. Er nimmt entschieden die Rechte der Peräquationspflichtigen in Schutz und läßt nicht zu, daß ihnen die Kriegsschäden an Eisenbahnen aufgebürdet werden; nur mit der Vergütung für Militärtransporte durch die Peräquationskassen ist er einverstanden.

Die energische Haltung des Königs wirkte denn auch auf die Minister, und sie beeilten sich, den allerhöchsten Wünschen und Befehlen zu entsprechen. Noch am gleichen Tage erließen sie unter „sehr dringend" an die Regierungen von Mittelfranken, Oberfranken, Schwaben und Neuburg und der Pfalz folgende Verfügung:

„Seine Maj. sehen sich in der Absicht, die Verhältnisse der noch zu konzessionierenden Eisenbahnen in Sonderheit jener von Augsburg nach Nürnberg, von Nürnberg nach der nördlichen Reichsgrenze und jener in der Pfalz für die Zeiten des Krieges festzustellen und den sich deshalb ergebenden Streitigkeiten zuvorzukommen, veranlaßt, zu erklären was folgt:

1. Für die Zerstörung der Eisenbahnen oder ihren Zugehörungen im Kriege durch Freundes oder Feindes Hand, sowie auf gleiche Weise erfolgende Hemmung oder Schließung der Bahnen wird aus öffentlichen Mitteln oder Peräquationskassen keine Entschädigung gewährt, sofern nicht mit Zerstörung zugleich eine Abtretung des Grundeigentums oder eines Dienstbarkeitsrechtes in den in § 1 Lit. A No. 1 und Lit. B des Gesetzes vom 17. November 1837 die Zwangsabtretung von Grundeigentum für öffentliche Zwecke betr. bezeichneten Fällen der Landesverteidigung und Kriegsnot verbunden ist, in welchen Fällen die Bestimmungen dieses Gesetzes in Anwendung treten.
2. Im Falle der Benutzung der Eisenbahnen im Kriege für den Transport der Militärbedürfnisse (und des Vorspanns) erfolgt die Ermittelung und Vergütung der zu leistenden Entschädigung nach den Vorschriften des Gesetzes vom 22. Juli 1819 über die Peräquation der Kriegslasten, insbesondere was den Maßstab der Vergütung betrifft nach Art 9 no. 2 dieses Gesetzes.
3. Gegenwärtige Bestimmungen sind in alle, der a. h. Genehmigung noch zu unterstellenden Statuten aufzunehmen und zu dem Ende den Beteiligten sofort zu eröffnen."

Da der König diese Bestimmungen nur angewendet wissen wollte, soweit ihm noch das Recht der Genehmigung zustand, wurde von deren Ausschreibung für die Nürnberg-Fürther und die Augsburg-Münchener Eisenbahn (Genehmigung der Statuten 3. Juli 1837) abgesehen. Die vorstehend unter 1. und 2. angeführten Bestimmungen sind aber aufgenommen worden in die

Statuten der Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg zur nördlichen Reichsgrenze, genehmigt am 1. November 1838,

Statuten der bayer. Eisenbahngesellschaft der Pfalz für die Rheinschanz-Bexbacher Bahn vom 19. April 1838,

Konzessionsurkunde für die Rheinschanze-Lauterburger Eisenbahn vom 5. April 1845.

Bemerkt sei noch, daß in den Statuten der Nürnberg-Bamberger Eisenbahn den obigen Bestimmungen folgende Absätze angefügt sind:

„Diese Bestimmungen gelten nicht nur im Falle des wirklich ausgebrochenen Krieges, sondern in gleicher Weise auch dann, wenn die Zerstörung, Hemmung und Schließung der Bahn als Vorsichtsmaßregel angewendet wird.

In Gemäßheit des Art. VII soll jedoch diejenige Zeit, während welcher durch solche Verhältnisse die Benutzung der Bahn zerstört ist und deren Betrieb nicht stattfinden kann, bei der Bestimmung der 99 Jahre nicht in Anrechnung kommen."

Mit dem letzten Absatz hatten die Minister doch einen ihrer Vorschläge durchgesetzt, wenn auch einen unwesentlichen, der in Wirklichkeit nie angewendet worden ist, da die Bahnen verstaatlicht wurden. Die Augsburg-Nürnberger Eisenbahn-Gesellschaft geriet bald in Schwierigkeiten und löste sich 1841 auf, und die ganze Linie Hof—Nürnberg—Augsburg—Lindau wurde später auf Staatskosten erbaut.

Im großen und ganzen war diese Frage mit dem Erlaß vom 2. März 1838 in Bayern in ungünstigstem Sinne für die Eisenbahngesellschaften geregelt worden. Die gleiche ungünstige Regelung traf, wie schon erwähnt, das preußische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Bemerkenswert ist, daß die bayerischen Minister in ihrem Bericht eine angemessene Entschädigung für Kriegsschäden befürwortet hatten, da es sich „um höchst kostbare, unter besonderem Schutze des Staates entstandene Objekte handelt, bei deren Erhaltung und baldiger Wiederbenutzbarkeit das allgemeine Interesse und jenes der Eigentümer in gleich hohem Grade beteiligt ist" und daß David Hansemann 1841 in seiner Kritik des preußischen Eisenbahngesetzes einen ähnlichen Standpunkt eingenommen hat. Nach seiner Ansicht gebiete es das wohlverstandene Interesse des Staates, Anstalten, die die Verteidigungsmittel des Staates erhöhen, zu fördern und dafür wesentliche Opfer zu bringen. Statt des § 43 sei deshalb eine Bestimmung zu treffen, die den Eisenbahnunternehmern die Vergütung der Kriegsschäden in einem gewissen Maße zusage.

Ähnliche Bestimmungen wie in Bayern und Preußen sind auch von anderen Staaten erlassen und in der Folge aufrechterhalten worden. Aus Anlaß des Krieges 1870/71 wurden nur Beihilfen für besonders auffallende Kriegsschadenfälle unter Ausschluß eines Rechtsanspruches gewährt[1]. So erhielten die badischen Staatsbahnen für die Zerstörung und Wiederherstellung der Rheinbrücke bei Kehl und der Hauptstrecke zwischen Rastatt und Offenburg 1870 die Kosten später vom Reiche erstattet; jedoch wurde der Ausfall der Transporteinnahmen nicht vergütet[2].

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1917, S. 946, Anmerkung zu dem Aufsatz „Die Kriegsschäden der Eisenbahnen nach österreichischem Recht" und Zeitung des VDEV. Nr. 27 vom 7. Juli 1866: „Haben die Eisenbahngesellschaften den Schaden zu tragen, welcher ihnen durch die Demolierungen oder Schließung ihrer Bahn zu Kriegszwecken entsteht?" von Dr. Koch.

[2] Vgl. Kuntzemüller „Die Zerstörung der badischen Eisenbahn im Kriege 1870/71." Deutsche Eisenbahnbeamten-Ztg. Nr. 44 vom 29. Oktober 1914.

(Fortsetzung folgt.)

Die Binnenschiffahrt im Jahre 1936.

Von

Dr. O. Schlier, Regierungsrat im Statistischen Reichsamt in Berlin.

I. Überblick.

Der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen betrug im Jahre 1936: 116,1 Mill. t[1]. Er hat damit einen Umfang erreicht, der bisher in keinem Jahre, weder in der Nachkriegszeit noch vor dem Kriege festgestellt worden ist. Gegenüber 1932, dem Jahre des Krisentiefs, ist der Verkehrsumfang um 42,4 Mill. t gestiegen; die in der Krisenzeit entstandenen Verluste, die im Vergleich zwischen 1929 und 1932 rund 37,0 Mill. t ausmachten, sind dadurch mehr als ausgeglichen worden. Für 1937 ist mit einer weiteren erheblichen Steigerung des Gesamtverkehrs zu rechnen.

Eine ähnliche Entwicklungslinie zeigt sich beim Güterverkehr über See, der 1936 mit 51,0 Mill. t um 17,6 Mill. t über 1932 liegt und ebenfalls die in der Zeit von 1929 bis 1932 eingetretenen Verluste (15,1 Mill. t) mehr als ausgeglichen hat. Dagegen hat der Güterverkehr auf Eisenbahnen, dessen Verkehrsrückgang in der Krisenzeit besonders einschneidend war, die ehemalige Höhe der Vorkrisenzeit noch nicht ganz erreicht. 1936 wurden 428,0 Mill. t auf Eisenbahnen befördert (ohne Kleinsendungen unter 500 kg); der Verkehr liegt damit wohl um 161,2 Mill. t über 1932, bleibt aber noch um 38,0 Mill. t hinter 1929 zurück.

II. Entwicklung der wichtigsten Gütergruppen.

Der katastrophale Rückgang der industriellen Produktion hatte sich in der Binnenschiffahrt vor allem darin ausgewirkt, daß die Transporte von Erzen zu den Schwerindustriebezirken (Ruhrgebiet,

[1] Vgl. Band 509 der Statistik des Deutschen Reichs „Die Binnenschiffahrt im Jahre 1936" u. „Wirtschaft und Statistik", Jg. 1937, Heft 19.

Oberschlesien u. a.) und die Transporte von Eisen- und Stahlerzeugnissen (aus den Schwerindustriebezirken) auf ein Drittel bzw. die Hälfte ihres Umfangs von 1929 zusammengeschrumpft sind. Die Erztransporte, die 1929 im ganzen 19,0 Mill. t betragen hatten, wiesen 1932 nur noch 5,8 Mill. t auf und die Transporte von Eisen- und Stahlerzeugnissen statt 5,5 Mill. t nur noch 2,8 Mill. t. Ähnliche Ausmaße des Schrumpfungsprozesses zeigen sich beim Verkehr der Baustoffe, der von 18,3 Mill. t auf 9,1 Mill. t, also ebenfalls um die Hälfte, zurückgegangen ist, und beim Holzverkehr, der 1929 noch 3,6 Millionen t, 1932 aber nur noch 1,8 Mill. t aufgewiesen hatte. Verhältnismäßig besser hat sich der Kohlenverkehr behauptet, wenn auch bei ihm absolut große Verluste zu verzeichnen sind. Während 1929 noch 39,9 Mill. t Stein- und Braunkohlen, Brikette und Koks auf Binnenschiffen befördert worden waren, betrug ihre Menge 1932 nur noch 30,7 Mill. t; der Rückgang beträgt also 9,2 Mill. t oder rund ein Viertel des ehemaligen Verkehrsumfangs. Der Mineralölverkehr ging von 2,5 Mill. t auf 2,2 Mill. t zurück und der Verkehr von Düngemitteln von 3,1 Mill. t auf 2,0 Mill. t. Nur der Getreideverkehr zeigt in dieser Zeit als einziger der größeren Zweige des Binnenwasserstraßenverkehrs eine kleine Zunahme von 6,2 Mill. t auf 6,4 Mill. t; sie ist ausschließlich auf den Roggenverkehr zurückzuführen, dessen Umfang von 0,6 Mill. t auf 1,2 Mill. t gestiegen ist.

Ein wesentlicher Faktor der Wiederankurbelung der Wirtschaft war die Erhöhung der Bautätigkeit. Aus ihr ergaben sich auch für die Binnenschiffahrt große Aufgaben. Die Menge der auf Binnenschiffen transportierten natürlichen und künstlichen Steine, von Kalk und Zement, Erden, Kies und Sand, die 1932 nur noch 9,1 Mill. t betragen hatte, nahm Jahr für Jahr zu und erreichte 1936 insgesamt 22,2 Mill. t. Die in der Krisenzeit verloren gegangenen Jahresmengen (im Vergleich zwischen 1929 und 1932 rund 9,2 Mill. t) sind mehr als ausgeglichen worden; der Verkehr von 1936 liegt um 3,9 Mill. t über dem des Jahres 1929. Die nächst große Zunahme zeigt, wenn man die absoluten Mengen betrachtet, der Kohlenverkehr; sein Umfang ist von 30,7 Mill. t auf 42,7 Mill. t, also um 12,0 Mill. t, gestiegen. Auch hier sind die Einbußen der Krisenzeit wieder ausgemerzt worden; der Kohlenverkehr von 1936 liegt um 2,8 Mill. t über dem des Jahres 1929. Der Erzverkehr ist von 5,8 Mill. t auf 17,1 Mill. t, also um 11,3 Mill t, gestiegen. Trotz dieser Verdreifachung des ehemaligen Jahresverkehrs sind jedoch die im letzten günstigen Jahr vor der Wirtschaftskrise beförderten Erzmengen noch nicht wieder eingeholt worden; es fehlen noch 1,9 Mill. t. Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Verkehr von

Eisen- und Stahlerzeugnissen, von Holz und von Düngemitteln, deren Umfang 4,9 Mill. t, 3,3 Mill. t und 2,6 Mill. t erreicht hat und damit noch etwas hinter 1929 zurückbleibt. Nur der Mineralölverkehr hat so weit aufgeholt (auf 3,1 Mill. t), daß er 1929 übertrifft. Wieder als einziger der größeren Verkehrszweige der Binnenschiffahrt weist der Getreideverkehr im Vergleich zwischen 1932 und 1936 eine von den übrigen Zweigen abweichende Entwicklung, diesmal also einen Rückgang, auf; er ist von 6,4 Mill. t auf 4,2 Mill. t gesunken und liegt damit um 2,0 Mill. t hinter 1929.

III. Entwicklung nach Verkehrsgebieten und Verkehrsbeziehungen.

1. Rheinland-Westfalen.

Rheinland-Westfalen, das Kerngebiet der deutschen Binnenschiffahrt, hat seinen Anteil am gesamtdeutschen Binnenwasserstraßenverkehr über die Krisenzeit hinweg im wesentlichen behauptet. Im Jahre 1929 hatten 47 % aller im Reichsgebiet erfolgten Beladungen und Entladungen von Binnenschiffen in Rheinland-Westfalen, d. h. im Raum zwischen der Lahnmündung, der Grenze bei Emmerich und der Gabelung des Dortmund-Ems- und Mittellandkanals (bei Bergeshövede nördlich von Münster) stattgefunden. Im Jahre 1932 war der Anteil wohl auf 44 % zurückgegangen, hat sich jedoch bis 1936 wieder auf 45 % gehoben. In diesem Jahre wurden im ganzen Reichsgebiet 178,8 Mill. t in Binnenschiffe eingeladen und aus Binnenschiffen gelöscht, wovon 80,3 Mill. t auf Rheinland-Westfalen entfielen. (1932 hatten die entsprechenden Mengen 107,4 und 47,4 Mill. betragen und 1929: 157,8 und 74,3 Mill. t; die 1936 erzielte Menge liegt also im ganzen Reich um 21,0 und in Rheinland-Westfalen um 6,0 Mill. t über 1929.)

Innerhalb des rheinisch-westfälischen Wirtschaftsgebiets haben sich jedoch in gewissem Umfang Verkehrsverlagerungen geltend gemacht. Sie betreffen in erster Linie Duisburg, den wichtigsten Binnenhafen nicht nur Rheinland-Westfalens, sondern des ganzen Deutschen Reichs. Die unbedingte Vorrangstellung, die Duisburg vordem unter den rheinisch-westfälischen Häfen als Kohlen- und Erzumschlagplatz des Ruhrgebiets innehatte, ist seit dem Bau des Rhein-Herne-Kanals und der Einrichtung von Umschlagstellen an diesem Kanal mit der Zeit gemindert worden; große Mengen, die nach den früheren Verkehrsmöglichkeiten über Duisburg geleitet worden wären, werden nunmehr in Essen, Gelsenkirchen, Wanne-Herne usw. geladen und gelöscht, fahren also an Duisburg vorbei. Dazu kommt die Richtungsänderung des Verkehrs, von der

weiter unten noch die Rede sein wird, derzufolge größere Gütermengen ihren Weg statt über die Rheinmündung über die Ems- oder Wesermündung nehmen, Duisburg also überhaupt nicht mehr berühren. Diese Verhältnisse drücken sich in den statistischen Ergebnissen der letzten Jahre deutlich aus. In Duisburg und den 12 wichtigsten Kanalhäfen des Ruhrgebiets sind im Jahre 1936 genau so viel Gütermengen, 49,9 Mill. t, geladen und gelöscht worden wie im Jahre 1929; die bis 1932 eingetretenen Verkehrsverluste, 20,3 Mill. t, sind in der Zeit von 1932 bis 1936 völlig wieder ausgeglichen worden. Während jedoch Duisburg nach einem Rückgang in der Krisenzeit von 31,2 auf 15,5 Mill. t, also um 15,7 Mill. t, in der Zeit der Wiederankurbelung der Wirtschaft nur 12,2 Mill. t aufgeholt hat und demzufolge mit seinem Jahresverkehr von 1936 um 3,5 Mill. t hinter 1929 zurückbleibt, haben die 12 wichtigsten Kanalhäfen nach einem Verkehrsverlust von 4,5 Mill. t insgesamt 8,0 Mill. t gewonnen und liegen demnach mit 3,5 Mill. t über 1929.

Die übrigen großen Häfen Rheinland-Westfalens, für die Vergleichszahlen für 1929 bis 1932 im einzelnen vorliegen (im ganzen 19 Häfen), haben in der Krisenzeit (1929 gegen 1932) 4,8 Mill. t an Verkehr verloren, weisen jedoch 1936 eine Gütermenge auf, die um 8,3 Mill. t über 1932 liegt; die Entwicklungstendenz entspricht also, wenn man die Häfen zusammenfaßt, derjenigen der Kanalhäfen. Im einzelnen zeigen sich jedoch gewisse Abweichungen von dieser Linie. In der Krisenzeit sind nahezu alle genannten 19 Häfen von Verlusten betroffen worden; so ist z. B. in Düsseldorf der Verkehr um 458 000 t (von 2,0 auf 1,5 Mill. t) zurückgegangen, in Rheinhausen sogar um 1,6 Mill. t und in Walsum um 1,7 Mill. t. Doch machen einige davon eine Ausnahme; hierher zählt Köln mit einer Zunahme von 91 000 t (von 2,4 auf 2,5 Mill. t), ferner Homberg (+ 79 000 t), Rheinberg-Ossenberg (+ 247 000 t), Emmerich (+ 67 000 t) und auch Neuß (+ 3000 t). Auch in der Zeit der Wiederankurbelung der Wirtschaft zeigen einige Häfen eine von der Hauptrichtung abweichende Entwicklung; so ist der Verkehr in Emmerich und Cleve, also in den im Bereich der deutsch-niederländischen Grenze gelegenen Häfen, im Vergleich zwischen 1932 und 1936 gesunken (zusammen um 119 000 t), wofür vor allem wohl die Einfuhrschwierigkeiten der dortigen Ölindustrie als Ursache zu betrachten sind. Von diesen beiden Häfen abgesehen, haben jedoch alle übrigen 17 großen Häfen kräftig aufgeholt; in Köln ist dabei der Verkehr um 807 000 t (von 2,5 auf 3,3 Mill. t) und in Düsseldorf um 844 000 t (von 1,5 auf 2,4 Mill. t) gestiegen, ferner in Rheinhausen um 2,0 Mill. t und in Walsum um 1,2 Mill. t.

Das Bild der Verlagerungen im rheinisch-westfälischen Binnenwasserstraßenverkehr wird noch deutlicher, wenn man neben den Gewichtsverschiebungen, die zwischen den Häfen stattgefunden haben, auch die Verlagerungen in der Verkehrsrichtung betrachtet.

Entwicklung der rheinisch-westfälischen Binnenschiffahrt nach Verkehrsrichtungen.

	1929	1932	1936	1932 gegen 1929	1936 gegen 1932
	in Millionen Tonnen				
Versand					
in die Ems- und Weserhäfen . . .	2,1	2,8	4,1	+ 0,7	+ 1,3
ins übrige Reichsgebiet	15,4	12,6	22,2	— 2,8	+ 9,6
ins Deutsche Reich zusammen . . .	17,5	15,4	26,3	— 2,1	+ 10,9
nach Holland und Belgien	26,8	17,0	21,8	— 9,8	+ 4,8
ins übrige Ausland	2,0	1,6	2,1	— 0,4	+ 0,5
ins Ausland zusammen	28,8	18,6	23,9	— 10,2	+ 5,3
Gesamtversand	46,3	34,0	50,2	— 12,3	+ 16,2
davon in die Seehäfen	28,9	19,8	25,9	— 9,1	+ 6,1
Empfang					
aus den Ems- und Weserhäfen . .	2,1	0,7	2,9	— 1,4	+ 2,2
aus dem übrigen Reichsgebiet . .	6,8	5,3	12,9	— 1,5	+ 7,6
aus dem Deutschen Reich zusammen	8,9	6,0	15,8	— 2,9	+ 9,8
aus Holland und Belgien	17,8	6,8	13,2	— 11,0	+ 6,4
aus dem übrigen Ausland	1,3	0,6	1,1	— 0,7	+ 0,5
aus dem Ausland zusammen	19,1	7,4	14,3	— 11,7	+ 6,9
Gesamtempfang	28,0	13,4	30,1	— 14,6	+ 16,7
davon aus den Seehäfen	19,9	7,5	16,1	— 12,4	+ 8,6

Schon in der Zeit der Wirtschaftskrise machte sich die Richtung zur Binnenwirtschaft geltend. Während der Inlandversand (mit Binnenschiffen) aus Rheinland-Westfalen in der Zeit von 1929 bis 1932 um 12 % zurückgegangen ist, hat der Auslandversand um 35 % nachgelassen, und während der Inlandempfang um 33 % eingebüßt hat, ist der Auslandempfang um 61 % zusammengeschrumpft. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß es sich bei einem Teil des Auslandverkehrs um Verkehr zwischen deutschen Gebieten handelt, der im Ausland (Rotterdam) einen Wechsel des Verkehrsmittels erfährt, und daß dieser Teil des „Ausland"-verkehrs sich in der Krisenzeit behauptet hat; die Mengen, deren endgültiger Bestimmungsort oder ursprünglicher Herkunftsort im Ausland liegt, sind also noch mehr zurückgegangen, als in obigen Verhältniszahlen

zum Ausdruck kommt. Zugleich mit dem Rückgang des Auslandverkehrs macht sich eine Verlagerung des über die Seehäfen geleiteten Verkehrs geltend. Während der über holländische und belgische Seehäfen gehende Verkehr insgesamt beim Versand um 37 % und beim Empfang um 62 % zurückgegangen ist, weist der durch die nordwestdeutschen Kanäle über deutsche Seehäfen geleitete Versand sogar eine Zunahme auf. (Beim Empfang entspricht der Rückgang etwa dem erwähnten Rückgang beim Verkehr über Holland/Belgien.)

Diese Entwicklungstendenzen haben sich in der Zeit des Wiederanstiegs der Wirtschaft naturgemäß weiter fortgesetzt, da der Anstoß zur Ingangsetzung der Wirtschaft rein binnenwirtschaftlich bestimmt war und da Devisenknappheit und andere Schwierigkeiten ein Wiederaufleben der internationalen Wirtschaftsbeziehungen gleichen Ausmaßes erschwerten. Wohl hat auch der Auslandverkehr der Binnenschiffahrt Rheinland-Westfalens in der Zeit von 1932 bis 1936 wieder kräftig aufgeholt, der Auslandversand um 28 % und der Auslandempfang sogar um 93 %; die im Inlandverkehr erzielten Erfolge, beim Versand 71 % und beim Empfang 163 %, liegen jedoch wesentlich höher. Auch in dieser Zeit ist ein Teil des Auftriebs beim „Ausland"verkehr auf den über Rotterdam usw. geleiteten deutschen Zwischenauslandverkehr zu rechnen, dessen Umfang sich zwischen 1932 und 1936 nahezu verdoppelt hat; ebenso haben sich die Umlenkungen über die deutschen Seehäfen an Unterems und Unterweser verstärkt, wobei die in Betracht kommenden Gütermengen sich verdoppelt haben, während der Verkehr (Rheinland-Westfalens) über die holländischen und belgischen Seehäfen nur um 47 % zugenommen hat.

Besondere Beachtung beansprucht in der Zeit, die wir hier beobachten, die Entwicklung des Rhein-See-Verkehrs, d. h. des Verkehrs, der ohne Umladung in Rotterdam usw. zwischen Rheinland-Westfalen und Häfen jenseits der Seegrenze stattfindet; sein Umfang hat sich von 357 000 t im Jahre 1929 über verhältnismäßig kleine Einbußen in der Krisenzeit hinweg auf 1 386 000 t erhöht, also nahezu vervierfacht. Zum größten Teil handelt es sich dabei um Verkehr zwischen Rheinland-Westfalen und den mittleren und östlichen Gauen Deutschlands (Ostpreußen, Pommern, Berlin usw.). Auch der Ems-See-Verkehr (der allerdings neben rheinisch-westfälischem Seeverkehr noch Teile des Seeverkehrs des niedersächsischen Binnenlandes mit umfaßt) hat sich zwischen 1929 und 1936 von 51 000 t auf 224 000 t erhöht, also sogar mehr als vervierfacht; bei ihm sind in der Krisenzeit fast keine Verluste zu verzeichnen.

2. Süddeutschland.

Die süddeutschen Wasserstraßen zeigen nicht die gleiche Geschlossenheit wie das Wasserstraßennetz Rheinland-Westfalens, bei dem der Rhein und ein gut ausgebautes Kanalsystem ein geschlossenes, dicht besiedeltes Industriegebiet mit der Außenwelt verbinden. In Süddeutschland finden wir vielmehr mehrere blind ins Binnenland auslaufende Wasserwege, die zum größeren Teil (Oberrhein, Neckar und Main) dem Rheinstromgebiet angehören und nach Nordwesten zur Nordsee hinweisen, unter denen sich jedoch auch ein Wasserweg, die Donau, befindet, deren Lauf nach Südosteuropa und zum Schwarzen Meer gerichtet ist. Wasserstraßennetze eigenen Charakters sind ferner der Bodensee mit dem schiffbaren Hochrhein (oberhalb Schaffhausens), die ein in sich abgeschlossenes Verkehrsgebiet darstellen, und die Saar, die nicht, ihrem natürlichen Lauf entsprechend, zur Mosel hinführt, sondern mit dem französischen Kanalsystem in Verbindung steht. Großzügig geplante Kanäle, wie der Main-Donau-Kanal und der Saar-Pfalz-Kanal, sollen diese Verkehrsgebiete erst zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz zusammenschweißen.

Mit Ausnahme der Saar, des Neckars und der Donau weisen die einzelnen Verkehrsgebiete des süddeutschen Wasserstraßennetzes die gleiche Entwicklungstendenz wie Rheinland-Westfalen auf. Sowohl im hessischen Rhein- und Maingebiet als auch am bayerischen Main, am Oberrhein und am Bodensee ist der Verkehr in der Krisenzeit erheblich eingeschrumpft, hat jedoch in der Folgezeit wieder so sehr zugenommen, daß er 1936 über dem Stand von 1929 liegt. Der Neckar weicht von dieser Linie insofern ab, als er schon in der Krisenzeit eine Zunahme des Verkehrs aufweisen konnte und seitdem (mit dem Fortschreiten der Kanalisierung) eine weit über das durchschnittliche Maß hinausgehende Verkehrssteigerung erlebt hat. Der Verkehr auf der Donau hat nach den Verlusten der Krisenzeit wohl auch wieder aufgeholt, hat jedoch — da es sich zumeist um Auslandverkehr handelt — die alte Höhe noch nicht ganz erreicht. Der Verkehr auf der Saar ist (nach den Angaben über die Verkehrsentwicklung von Saarbrücken) in der Krisenzeit stark gesunken und hat auch seitdem weiter abgenommen, wobei Grenzschwierigkeiten eine größere Rolle spielen dürften.

Im einzelnen haben der Versand und der Empfang des hessischen Rhein- und Maingebiets im Vergleich zwischen 1929 und 1932 um je 1,4 Mill. t eingebüßt. Dabei hat der Inlandverkehr von 6,5 auf 4,1 Mill. t, d. h. um 36 %, und der Auslandverkehr von 1,9

auf 1,5 Mill. t, d. h. um 24 %, nachgelassen; der Auslandverkehr, bei dem es sich allerdings um wesentlich kleinere Mengen handelt, hat sich also hier verhältnismäßig besser gehalten als der Inlandverkehr. In der Zeit der Wiederankurbelung der Wirtschaft (1936 gegen 1932) hat der Versand des hessischen Wasserstraßengebiets um 1,6 Mill. t und der Empfang um 1,8 Mill. t zugenommen. Dabei hat der Inlandverkehr um 3,1 Mill. t oder 75 % und der Auslandverkehr um 0,3 Mill. t oder 18 % gewonnen; in dieser Epoche treten also die binnenwirtschaftlichen Aufgaben der Binnenschiffahrt auch hier stärker in den Vordergrund. Unter den Häfen ist vor allem Frankfurt (mit Offenbach) hervorzuheben, dessen Verkehr von 2,8 Mill. t im Jahre 1929 auf 2,0 Mill. t (1932) zurückgegangen ist und im Jahre 1936 wieder 2,5 Mill. t erreicht hat, und in Mainz (mit Wiesbaden und Budenheim) hat der Verkehr, dessen Umfang 1929: 2,5 Mill. t und 1932: 1,4 Mill. t betragen hatte, im Jahre 1936 sogar 2,6 Mill. t, also mehr als 1929, erreicht (wobei u. a. die Ausdehnung der Zementproduktion maßgebend war).

Am Oberrhein ist der Jahresverkehr in der Krisenzeit (1932 gegen 1929) beim Versand um 1,3 Mill. t und beim Empfang um 2,3 Mill. t gesunken, wobei der Inlandverkehr von 9,4 auf 7,0 Mill. t oder um 26 % und der Auslandverkehr von 5,2 auf 4,0 Mill. t oder um 23 % zurückgegangen ist. In der folgenden Zeit (1936 gegen 1932) haben Versand und Empfang die Verluste der Krisenzeit mehr als ausgeglichen, jener mit einer Zunahme um 1,8 Mill. t, dieser um 2,5 Mill. t; dabei hat der Inlandverkehr 4,1 Mill. t oder 59 %, der Auslandverkehr jedoch nur 0,2 Mill. t oder 5 % gewonnen. Unter den einzelnen Häfen haben Karlsruhe und Kehl (wo der Durchgangsverkehr mit der Schweiz größere Bedeutung besitzt) in der Krisenzeit sich behauptet, z. T. sogar etwas an Verkehr gewonnen; in Karlsruhe lag die Gütermenge 1929 wie 1932 bei 2,4 Mill. t, Kehl wies 1929: 1,5 Mill. t, 1932 sogar 1,8 Mill. t auf. Mannheim und Ludwigshafen hatten in dieser Zeit große Verluste zu verbuchen. Dort sank der Verkehr von 5,8 auf 4,3 Mill. t und hier von 4,0 auf 2,2 Mill. t. In der Zeit der Wiederingangsetzung der Wirtschaft (1936 gegen 1932) hat nur Kehl einen kleinen Verkehrsverlust (Rückgang um 61 000 t) aufzuweisen, da der Durchgangsverkehr mit der Schweiz nachgelassen hat. Karlsruhe weist dagegen einen Verkehrsgewinn von 10 % (2,6 gegen 2,4 Mill. t) auf, Mannheim von 19 % (5,2 gegen 4,3 Mill. t) und Ludwigshafen, das einen großen Teil des Verkehrs mit dem Saarland an sich ziehen konnte, sogar mehr als eine Verdoppelung der Gütermenge (4,6 gegen 2,2 Mill. t).

Der Verkehr auf dem Neckar umfaßte 1929: 0,2 Mill. t und 1932: 0,3 Mill. t Ladungen und Löschungen. Mit dem Fortschreiten der Neckarkanalisierung wuchs jedoch die Gütermenge erheblich an und überschritt 1936 bereits die Millionengrenze; in diesem Jahre wurden 0,5 Mill. t geladen und 0,7 Mill. t gelöscht, zusammen also 1,2 Mill. t. Beim derzeitigen Stand der Bauarbeiten konzentriert sich der Verkehr zumeist in Heilbronn, dessen Gütermenge von 0,1 Mill. t (1929) und 0,2 Mill. t (1932) auf 0,9 Mill. t gestiegen ist. Mit dem Weiterschreiten der Bauarbeiten ist wohl eine Gewichtsverschiebung zu den weiter südlich gelegenen Häfen (um Stuttgart) zu erwarten.

Eine ähnliche Verlagerung des Schwergewichts der Ein- und Ausladungen stromaufwärts läßt sich am bayerischen Main beobachten, wo der Hafen Aschaffenburg seinen ehemaligen Verkehrsumfang vor der Wirtschaftskrise nicht wieder erreicht hat (1929: 1,0 Mill. t, 1932: 0,5 Mill. t, 1936: 0,8 Mill. t), trotzdem der Gesamtverkehr von 1936 weit über 1929 liegt. Im ganzen bayerischen Maingebiet wurden 1929: 1,3 Mill. t geladen und gelöscht und 1932: 0,9 Mill. t, 1936 dagegen 2,0 Mill. t.

Der Verkehr auf der Donau, bei dem es sich zumeist um Auslandverkehr handelt, hat beim Empfang den Umfang der Vorkrisenzeit wieder erreicht; 1929 wurden 376 000 t, 1932: 217 000 t und 1936: 374 000 t gelöscht. Der Güterversand, der von 543 000 t (1929) auf 408 000 t (1932) zurückgegangen war, hat 1936 jedoch nur bis auf 458 000 t aufgeholt; er bleibt also noch um 85 000 t hinter 1929 zurück. Die Bedeutung Regensburgs als Umschlaghafen des Donauverkehrs im Deutschen Reich hat sich in dieser Zeit, in die die Regulierung des Donaulaufes oberhalb von Passau fällt, verstärkt; die Ladungen und Löschungen in Regensburg, die 1929: 581 000 t und 1932: 448 000 t betragen hatten, sind 1936 auf 706 000 t gestiegen.

3. Das Ems- und Wesergebiet.

Der Mittellandkanal, der als Rückgrat des norddeutschen Binnenwasserstraßenverkehrs die Stromgebiete des Rheins, der Ems, der Weser, der Elbe und der Oder verbinden soll, wurde mit seinem westlichen Teilstück, dem Rhein-Herne-Kanal, Mitte 1914 dem Betrieb übergeben; dieser Kanal verband den Rhein mit dem Dortmund-Ems-Kanal (eröffnet 1899), der vom östlichen Ruhrgebiet zur Emsmündung hinführt und mit seiner Teilstrecke zwischen Herne und Bergeshövede selbst ein Glied der großen West-Ost-Verbindung darstellt. Die bei Berges-

hövede nach Osten abzweigende Kanalstrecke wurde Anfang 1915 bis Minden und Mitte 1916 bis Misburg (bei Hannover) dem Verkehr übergeben.

Lange Zeit nach dem Kriege konnte sich Hannover (mit Misburg) als der größte Hafen des niedersächsischen Binnenwasserstraßennetzes behaupten. Seine größten Verkehrsmengen erreichte es in den Jahren 1925 und 1927 (je 1,4 Mill. t), d. h. kurz vor der Eröffnung des Hafens Hildesheim. Mit dem Hervortreten von Hildesheim ließ der Verkehr in Hannover und Misburg etwas nach, erreichte 1929: 1,0 Mill. t, sank 1932 auf 0,6 Mill. t und holte 1936 auf 1,2 Mill. t wieder auf. Der Verkehr in Hildesheim, der seit 1928 in der Verkehrsstatistik nachgewiesen wird, stieg rasch, erreichte jedoch schon 1930 seinen höchsten Stand (468 000 t), da um dieselbe Zeit weiter östlich der Hafen Peine dem Verkehr übergeben wurde; 1932 konnte Hildesheim 394 000 t und 1936: 412 000 t aufweisen. In Peine, das ab 1930 als wichtigerer Hafen in der Verkehrsstatistik geführt wird, stieg der Verkehr von Jahr zu Jahr (mit nur geringfügigem Rückschlag im Jahr 1932) an und erreichte 1936: 1,3 Mill. t. Den östlichsten Hafen bildet zunächst Braunschweig, dessen Verkehrsumfang 1936: 471 000 t betrug. Mit dem Ausbau der Kanalstrecke zwischen Braunschweig und Magdeburg wird die Elbe und mit ihr zugleich das alte Wasserstraßennetz der Mark und die Oder erreicht sein.

Im ganzen hat sich die Menge der am Mittellandkanal (östlich von Bergeshövede) geladenen und gelöschten Güter im Jahre 1936 gegenüber 1929 verdoppelt; dabei hat die Menge der geladenen Güter, die 1929: 0,9 und 1932: 0,8 Mill. t betragen hatte, 1936: 1,7 Mill. t erreicht und die Menge der gelöschten Güter nach 1,2 und 1,0 Mill. t sogar 2,4 Mill. t. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen weisen nach Westfalen und an den Rhein, wohin 1936: 1,0 Mill. t versandt und woher 1,8 Mill. t bezogen wurden.

Im Gegensatz zum niedersächsischen Kanalgebiet weisen die wichtigsten Verkehrsbeziehungen der oberen und mittleren Weser (mit Fulda, Werra und Aller) nach Bremen und zur Unterweser. 1,3 Mill. t von insgesamt 2,2 Mill. t geladenen Gütern gingen 1936 nach Bremen und anderen Unterweserhäfen und 0,2 Mill. t von insgesamt 0,9 Mill. t gelöschten Gütern kamen daher. Der Gesamtverkehr der an der mittleren und oberen Weser gelegenen Lösch- und Ladeplätze liegt 1936 mit 3,1 Mill. t nicht nur erheblich über dem Krisenjahr 1932 (1,0 Mill. t), sondern hat auch 1929 (1,7 Mill. t) weit übertroffen. (Dabei ist jedoch

zu beachten, daß die Umladungen von Schiff zu Schiff, die 1936 eine große Rolle gespielt haben dürften, als Ankünfte und Abgänge gezählt werden, den wirklichen Güterverkehr auf der Weser also überhöht erscheinen lassen.)

Bremen und die Unterweserhäfen stehen nicht nur mit den Häfen an der mittleren und oberen Weser und am Mittellandkanal in regem Güterverkehr mittels Binnenschiff, sondern auch nach Westfalen und ins Rheingebiet führen größere Verkehrsadern; daneben besteht ein größerer Güteraustausch mit Häfen des Unterwesergebiets. Von den 1936 geladenen Gütern (insgesamt 1,0 Mill. t) gingen 0,3 Mill. t ins niedersächsische Binnenland, 0,13 Mill. t nach Rheinland-Westfalen und 0,5 Mill. t ins Unterwesergebiet, und von den 2,9 Mill. t, die insgesamt gelöscht worden sind, waren 1,6 Mill. t aus dem niedersächsischen Binnenland, 0,8 Mill. t aus Rheinland-Westfalen und 0,5 Mill. t aus dem Unterwesergebiet gekommen. Die Gesamtmenge der ein- und ausgeladenen Güter liegt 1936 nicht nur weit über 1932, sondern hat auch 1929 überflügelt; während 1929: 3,6 Mill. t und 1932: 2,3 Mill. t geladen und gelöscht worden waren, betrug deren Menge im Jahre 1936: 3,9 Mill. t.

Beim Binnenschiffsverkehrs Emdens handelt es sich zumeist um Steinkohle, die aus dem Ruhrgebiet kommt und ins Seeschiff übernommen werden soll, und um Erze, die nach der Umladung aus dem Seeschiff das Ruhrgebiet erreichen sollen. Von den im Jahre 1936 insgesamt 3,3 Mill. t aus Binnenschiffen gelöschten Gütern entfielen 3,0 Mill. t auf Steinkohlen und von den 3,0 Mill. t geladenen Gütern 2,8 Mill. t auf Erze. Die Bedeutung Emdens als deutscher Umschlagplatz des Ruhrgebiets hat sich über die letzten Jahre hinweg erheblich verstärkt. Der Binnenschiffsempfang, der 1936: 3,3 Mill. t erreichte, hatte 1932: 2,3 Mill. t und 1929 sogar nur 1,6 Mill. t betragen, und der Binnenschiffsversand, dessen Umfang sich 1936 auf 3,0 Mill. t belief, hatte im Krisenjahr (in dem der Erzverkehr fast ganz aussetzte) nur 0,7 Mill. t und 1929 nur 2,3 Mill. t ausgemacht.

4. Das Elbe- und Odergebiet.

Das Elbe- und das Odergebiet mit den dazwischenliegenden märkischen Wasserstraßen bilden heute noch ein fast in sich geschlossenes Wasserstraßensystem. Nur wenige Verkehrsverbindungen weisen aus diesem Fluß- und Kanalgebiet nach außen: der über die Seegrenze hinausgehende Verkehr des Binnenlandes (der sich 1936 auf 237 000 t belief) und der „Korridorverkehr", der über Warthe, Netze, Weichsel und Nogat mit Ostpreußen stattfindet (1936: 65 000 t). Im übrigen spielt sich die

Binnenschiffahrt nur innerhalb dieses Gebietes selbst ab, und zwar hängt sie zu etwa vier Fünfteln mit Berlin, mit Hamburg oder mit Stettin zusammen. Will man sich also über die Entwicklungstendenzen der Binnenschiffahrt des Elbe- und Odergebiets unterrichten, so kann dies verhältnismäßig einfach dadurch geschehen, daß man sich die Entwicklung in den drei Schlüsselpunkten des Verkehrs vor Augen hält. (Dies wird sich allerdings ändern, wenn demnächst der Mittellandkanal die Elbe erreicht und wenn dann neben die bisherigen Verkehrslinien der West-Ost-Verkehr treten wird.)

Entwicklung der Binnenschiffahrt in Berlin, Hamburg und Stettin nach Verkehrsrichtungen.

	1929	1932	1936	1932 gegen 1929	1936 gegen 1932
	in 1000 Tonnen				
Berlin					
Versand im ganzen	1125	755	933	— 370	+ 178
davon:					
an die Oder in Brandenburg und Pommern	98	55	75	— 43	+ 20
an die Oder in Schlesien	22	59	52	+ 37	— 7
in die Mark	791	289	593	— 502	+ 304
an die Elbe in Niedersachsen und der Nordmark	190	279	135	+ 89	— 144
an die Elbe in Mitteldeutschland und Sachsen	23	55	34	+ 32	— 21
Empfang im ganzen	9323	4714	7396	—4609	+2682
davon:					
von der Oder in Brandenburg und Pommern	1136	803	1439	— 333	+ 636
von der Oder in Schlesien	1510	871	1682	— 639	+ 811
aus der Mark	4862	1397	2727	—3465	+1330
von der Elbe in Niedersachsen und der Nordmark	1549	1293	1134	— 256	— 159
von der Elbe in Mitteldeutschland und Sachsen	188	290	320	+ 102	+ 30

	1929	1932	1936	1932 gegen 1929	1936 gegen 1932
	in 1000 Tonnen				
Hamburg					
Versand im ganzen	5022	4632	4649	— 390	+ 17
davon:					
ins Küstengebiet der Nordmark	718	528	440	— 190	— 88
ins deutsche Elbegebiet	1629	1860	2035	+ 231	+ 175
in die Mark	1692	1411	1315	— 281	— 96
ins deutsche Odergebiet	293	255	165	— 38	— 90
in die Tschechoslowakei (und nach Polen)	622	435	453	— 187	+ 18
Empfang im ganzen	3686	3841	4639	+ 155	+ 798
davon:					
aus dem Küstengebiet der Nordmark	701	430	1074	— 271	+ 644
aus dem deutschen Elbegebiet	1705	1856	2198	+ 151	+ 342
aus der Mark	409	560	300	+ 151	— 260
aus dem deutschen Odergebiet	190	227	288	+ 37	+ 61
aus der Tschechoslowakei (und Polen)	623	624	462	+ 1	— 162
Stettin					
Versand im ganzen	1809	1359	2569	— 450	+ 1210
davon:					
ins pommersche Küstengebiet	280	257	346	— 23	+ 89
ins deutsche Odergebiet	527	245	696	— 282	+ 451
in die Mark	944	748	1408	— 196	+ 660
ins deutsche Elbegebiet	35	50	60	+ 15	+ 10
nach Polen (und in die Tschechoslowakei)	1	3	—	+ 2	— 3
Empfang im ganzen	1388	1008	1660	— 380	+ 652
davon:					
aus dem pommerschen Küstengebiet	356	249	348	— 107	+ 99
aus dem deutschen Odergebiet	578	496	833	— 82	+ 337
aus der Mark	228	89	313	— 139	+ 224
aus dem deutschen Elbegebiet	53	37	34	— 16	— 3
aus Polen (und der Tschechoslowakei)	148	84	52	— 64	— 32

Betrachtet man die Entwicklung der drei Häfen, so zeigt sich zunächst eine Verlagerung vom Elbe- zum Oderverkehr. Während Hamburg (Verkehrsbezirk 8a) nach einem Rückgang des Gesamtverkehrs von 8,7 Mill. t (1929) auf 8,5 Mill. t (1932) in der Zeit des Wiederaufbaus der Wirtschaft nur bis auf 9,3 Mill. t (1936) aufgeholt hat, hat sich der Binnenschiffsverkehr in Stettin (Verkehrsbezirk 3) von 3,2 Mill. t (1929) über 2,4 Mill. t (1932) auf 4,2 Mill. t (1936) entwickelt; während also die Hamburger Binnenschiffahrt von 1936 um 7 % über 1929 liegt, ist der Stettiner Binnenwasserstraßenverkehr von 1936 um 33 % größer als 1929. Diese Verlagerung des Verkehrs hängt zum Teil mit der Umlenkung von über See kommender und für Berlin bestimmter Sendungen zusammen, die früher über die Elbe geleitet worden sind; in der beigegebenen Übersicht zeigt dementsprechend der Versand (und Empfang) Hamburgs im Verkehr mit der Mark größere Rückgänge, während Stettin im Verkehr mit der Mark viel gewonnen hat. In den Nachweisungen für Berlin (Verkehrsbezirk 16) spiegelt sich diese Entwicklung in der Weise wider, daß der Empfang aus Hamburg („Elbe in Niedersachsen und der Nordmark") nicht nur 1932 im Vergleich mit 1929, sondern auch 1936 gegen 1932 nachgelassen hat, während der Empfang aus Stettin („Oder in Brandenburg und Pommern") nach einem Rückgang in der Krisenzeit so weit gestiegen ist, daß er 1936 um 300 000 t über 1929 liegt.

Der Verkehr Hamburgs mit dem deutschen Elbegebiet hat sich verhältnismäßig gut entwickelt, wobei jedoch die Verkehrszunahme nur auf die Beziehungen mit Mitteldeutschland entfällt, während der Verkehr mit Sachsen — wohl als Folge ungünstiger Wasserstandsverhältnisse — nachgelassen hat. Der Verkehr Stettins mit dem deutschen Odergebiet hat sich in beiden Verkehrsrichtungen kräftig entfaltet. Berlin weist beim Empfang aus Mitteldeutschland, namentlich aber bei dem Empfang aus Schlesien, starke Verkehrszunahmen auf.

Sodann zeigt sich als ein besonders hervortretendes Merkmal eine Änderung der überwiegenden Verkehrsrichtung im Elbeverkehr. Während Hamburg im Jahre 1929 noch ein Hafen mit vorwiegend Binnenschiffsversand war, halten sich 1936 Versand und Empfang die Waage. Zum großen Teil ist diese Veränderung auf den Rückgang der Kohleneinfuhr aus England und auf die Einschränkung der Getreideeinfuhr zurückzuführen, die zur Folge hatte, daß an

Stelle von fremdem Getreide, das früher elbeaufwärts (nach Berlin, Sachsen usw.) befördert wurde, deutsches Getreide getreten ist, das sich nunmehr elbeaufwärts (und über See nach Westdeutschland) bewegt. (Im Stettiner Verkehrsbild ist das ursprüngliche Verhältnis zwischen Versand und Empfang etwa erhalten geblieben, ebenso in Berlin, das nach wie vor ein typischer Empfangshafen ist.)

Während der Binnenschiffsverkehr von 1936 in Hamburg und Stettin über dem von 1929 liegt, hat er in Berlin seinen früheren Umfang noch nicht wieder erreicht. Nach den Angaben über den Verkehrsbezirk 16 (die aus statistisch-technischen Gründen hinsichtlich des Versandes etwas von den Angaben über den Hafenverkehr Berlins abweichen) hat der Berliner Schiffsverkehr nach einem Verlust von 5,0 Mill. t in der Krisenzeit (1932 gegen 1929) nur um 2,9 Mill. t (1936 gegen 1932) wieder aufgeholt.

Gleich Berlin bleiben im Elbegebiet noch Dresden und Riesa, Schönebeck und Elmshorn mit ihrem 1936 erreichten Verkehr hinter 1929 zurück, in der Mark Königs Wusterhausen und Rüdersdorf und im Odergebiet Breslau und Landsberg. In Magdeburg, dem nächst Hamburg wichtigsten Elbhafen, hat der Schiffsverkehr nach 1,3 Mill. t (1929) und 1,4 Mill. t (1932) im Jahre 1936: 1,6 Mill. t erreicht; nach der Eröffnung des Mittellandkanals dürfte hier ein weiterer starker Zuwachs an Verkehr zu erwarten sein. In Kosel, dem nächst Stettin wichtigsten Oderhafen, ist der Verkehr nach einem Rückgang von 2,3 Mill. t (1929) auf 1,7 Mill. t (1932) im Jahre 1936 auf 3,4 Mill. t gestiegen; nach Vollendung des Adolf-Hitler-Kanals ist wohl eine Verlegung des Schwergewichts des oberschlesischen Verkehrs ins Industriegebiet selbst zu erwarten.

5. Ostpreußen.

Die ostpreußische Binnenschiffahrt hat eine ähnliche Entwicklung durchgemacht wie die Binnenschiffahrt des übrigen Reichsgebiets. Nach größeren Verlusten in der Krisenzeit — 1929 betrugen die Ein- und Ausladungen 1,9 Mill. t, 1932 nur noch 1,4 Mill. t — holte der Verkehr wieder so viel auf, daß die Ein- und Ausladungen im Jahre 1936: 2,5 Mill. t ausmachten, also heute erheblich über 1929 liegen. Bei dieser Entwicklung hat der innerostpreußische Verkehr nach einem verhältnismäßig kleinen Rückgang von 1,4 auf 1,2 Mill. t Ein- und Ausladungen (1929 und 1932) im Jahre 1936: 2,2 Mill. t erreicht, während der Verkehr mit dem Ausland, bei dem es sich zumeist um Ankünfte aus dem Memelland handelt, nach einem Rückgang von 484 000 t auf

194 000 t erst wieder bis auf 243 000 t aufgeholt hat. Besonderes Interesse beansprucht in der jüngsten Zeit der Korridorverkehr, dem wir beim Elbe- und Odergebiet schon begegnet sind, und dessen Umfang im Jahre 1929: 7000 t und 1932: 12 000 t, 1936 dagegen 65 000 t betrug.

Die ostpreußische Binnenschiffahrt spielt sich zumeist zwischen Königsberg und Tilsit/Ragnit ab oder hängt sonst mit diesen Häfen zusammen; der Anteil dieser Häfen am Gesamtverkehr Ostpreußens betrug 1936 beim Versand 50 % und beim Empfang 80 %. Die Gesamtmenge der umgeschlagenen Güter belief sich in Königsberg (nach 707 000 t im Jahre 1929 und 558 000 t 1932) im Jahre 1936 auf 964 000 t und in Tilsit/Ragnit (nach 490 000 t und 361 000 t) auf 663 000 t.

Die Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart im Deutschen Reiche im Jahre 1935.

Von

Dr. R. Weisflog in Berlin.

Mit der „Statistik der deutschen Straßenbahnen und Bahnen besonderer Bauart" für das Geschäftsjahr 1935 legt die Deutsche Reichsbahn im Auftrage des Reichsverkehrsministeriums zum dritten Male seit der Wiedereinführung einer amtlichen Statistik der Straßenbahnen im Jahre 1933 der deutschen Öffentlichkeit einen umfangreichen und in zahlreichen Punkten wesentlich verbesserten Bericht über das wichtigste Verkehrsmittel im innerstädtischen Verkehr vor. Ließ es sich aus technischen Gründen nicht vermeiden, daß die Statistiken für die Jahre 1933 und 1934 noch in mehreren Punkten unvollständig waren, so zeigt der Bericht für das Jahr 1935 im ganzen solche Verbesserungen auf, daß jedem nunmehr die Möglichkeit gegeben ist, sich an dieser Statistik erschöpfende und zuverlässige Auskunft über die Wirtschaftslage und Struktur der Straßenbahnen im allgemeinen sowie jedes einzelnen Straßenbahnunternehmens zu holen. Auf 199 Seiten werden für alle der dort aufgeführten Straßenbahnunternehmen bis ins einzelne gehende Angaben über Oberbau und bauliche Anlagen und deren Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung, über den Fahrpark und seine Leistungen, über die Leistungen und Einnahmen im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, über die Betriebseinnahmen und -ausgaben, über die finanziellen Verhältnisse, über die Gefolgschaft und über Unfälle im Straßenbahnverkehr gemacht. Anschließend werden ähnlich erschöpfende Angaben über die Bahnen besonderer Bauart gemacht. Für den Benutzer dieser Statistik sind außerdem die zu den einzelnen Teilen aufgeführten Bemerkungen wertvoll.

Nachdem nunmehr für einige Jahre diese umfangreichen und ins einzelne gehenden Statistiken über die Straßenbahnen vorliegen, dürften die interessierten Kreise sich in Zukunft ein besseres Bild über die Konjunktur und Struktur der Straßenbahnen machen können, als dies bisher der Fall war. Dies ist um so erfreulicher, als die Straßenbahnen gerade in den letzten Jahren in den Vordergrund des Interesses an den Zukunftsaufgaben der Nahverkehrsmittel der Städte gerückt sind. Bevor hier näher auf die Verhältnisse der Straßenbahnen im Jahre 1935 eingegangen wird, mag kurz die augenblickliche Stellung der Straßenbahnen unter den Nahverkehrsmitteln dargestellt werden.

Die Straßenbahnen sind von sämtlichen Nahverkehrsmitteln nach wie vor das billigste und leistungsfähigste Verkehrsmittel, und zwar nicht nur für die eigentlichen Stadtgebiete, sondern auch für die nähere Umgebung der meisten Städte. Selbst für die Erschließung neuer Siedlungen am Rande der Städte können vielfach die Straßenbahnen nicht entbehrt werden, dies gilt insbesondere dann, wenn nach einer gewissen Anlaufzeit mit einem starken Dauerverkehr zu rechnen ist. Der Autobusverkehr vermag allein schon wegen der meist höheren Fahrpreise auf den Außenlinien in der Regel nur einen Teil des Berufsverkehrs an sich zu ziehen. Die Straßenbahnen als das ausgesprochene Massenverkehrsmittel der Städte bewältigten im Jahre 1936 allein 71,5 % des gesamten öffentlichen Personenverkehrs der Städte. An zweiter Stelle im Personenverkehr steht die Reichsbahn mit ihrem Stadt-, Ring- und Vorortverkehr mit einem Anteil von 13,9 %. Der Anteil der Reichsbahn am gesamten Nahverkehr ist allerdings in Wirklichkeit noch etwas höher — schätzungsweise etwa 17 % —, da die Reichsbahn nicht nur den Nahverkehr Berlins und Hamburgs mitbedient, sondern auch den einiger anderer Großstädte, vor allem aber den eines großen Teiles des Ruhrgebiets. Dem Verkehrsumfang nach folgt der Kraftlinienverkehr mit einem Anteil von 7,5 % des Nahverkehrs. Dieses Verkehrsmittel ist es vor allem, das den Straßenbahnen wachsenden Wettbewerb, und zwar vielfach von den gleichen Unternehmen, die den Straßenbahnbetrieb innehaben, bereitet. An letzter Stelle im Nahverkehr stehen die Schnellbahnen, zu denen die Berliner und Hamburger Untergrund- und Hochbahnen, die Barmer-Elberfelder Schwebebahn rechnen, mit einem Anteil von 7,1 %.

Ein Vergleich des Personenverkehrs der Straßenbahnen mit dem anderer Nahverkehrsmittel zeigt, daß die Aufwärtsentwicklung seit der Krise der Jahre 1930 bis 1932 verhältnismäßig schwach war. Die starken Verkehrsverluste der Krisenzeit konnten bisher nur zum Teil wieder aufgeholt werden. Im Jahre 1936 lag der Personenverkehr der Straßen-

bahnen noch immer 35 % unter dem Stand von 1929. Abgesehen von dem Stadt-, Ring- und Vorortverkehr der Reichsbahn hatte bis zum Jahre 1936 noch kein Nahverkehrsmittel den Verkehrsumfang von 1929 wieder erreicht. Der Verkehrsrückgang der Straßenbahnen ist jedoch von allen öffentlichen Verkehrsanstalten weitaus am stärksten gewesen. Der seit 1933 verhältnismäßig schwache Anstieg des Personenverkehrs der Straßenbahnen in einer Zeit eines allgemein starken Wirtschaftsanstiegs erklärt sich in der Hauptsache aus der allgemeinen Strukturänderung des Verkehrswesens der Städte seit etwa einem Jahrzehnt. In den letzten Jahren sind mehrere Städte zur Errichtung von Kraftverkehrslinien übergegangen und haben damit einen Teil der Fahrgäste von den Straßenbahnen an sich gezogen. Obgleich die Fahrpreise beim Autobusverkehr meist die der Straßenbahnen überschreiten, konnte die Abwanderung auf den Kraftomnibus nicht aufgehalten werden. Die meist etwas höheren Fahrpreise der Autobusse werden von einem wachsenden Teil der städtischen Bevölkerung wegen der größeren Bequemlichkeit und höheren Geschwindigkeit der Fahrzeuge gern in Kauf genommen. Der Hauptgrund der verhältnismäßig schwachen Ausdehnung des Personenverkehrs der Straßenbahnen ist allerdings weniger in der Abwanderung der Fahrgäste auf andere öffentliche Verkehrsmittel als mehr in der stärkeren Benutzung des Fahrrads und Privatkraftwagens zu suchen. Daneben legt ein größerer Teil der Bevölkerung, zum Teil wohl aus gesundheitlichen und sportlichen Erwägungen heraus, stärker als ehemals den täglichen Weg zwischen Wohn- und Arbeitsstätte zu Fuß zurück. Trotz dieser für die einzelnen Straßenbahnunternehmen sich mehr oder minder stark fühlbar machenden Abwanderung der Fahrgäste stellen die Straßenbahnen auch für die nächste Zukunft das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs dar.

*

Unter dem für das Jahr 1935 aufgeführten Streckennetz der Straßenbahnen in der Ausdehnung von 5576 km befinden sich nunmehr auch die Streckenlängen der Straßenbahnen von Lübeck und Bremen, nicht jedoch die Strecken der Straßenbahnen, die von nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mitbetrieben werden. Diese in die Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen aufgenommenen Straßenbahnen sind die Rheinische Bahngesellschaft (Düsseldorfer Straßenbahnen), die Bergischen Kleinbahnen, die Barmer Straßenbahn, die Remscheider und Solinger Bahnen, die Barmer Bergbahn, die Binger Nebenbahn und einige Straßenbahnen in Oberschlesien mit einer Streckenlänge von zusammen 377 km und einer Beförderungsleistung von 145 Millionen Personen. Die Zunahme des Streckennetzes der in der Statistik der deutschen Straßen-

bahnen aufgeführten Straßenbahnen von 5365 km im Jahre 1933 auf 5576 km im Jahre 1935 erklärt sich vorwiegend durch die Einbeziehung der Lübecker und Bremer Straßenbahn mit einem Streckennetz von zusammen 103 km. An neuen Strecken ist verhältnismäßig wenig hinzugekommen. Von der Länge des aufgeführten Streckennetzes kamen im Jahre 1935 auf Preußen 3661 km oder 66 %. Unter den preußischen Gebieten steht die städtereiche Rheinprovinz weit an erster Stelle. In einem verhältnismäßig weiten Abstande folgen Westfalen und Brandenburg (mit Berlin) mit einem etwa gleich großen Straßenbahnnetz. Diese drei preußischen Gebiete vereinigten auf sich allen 71 % des preußi-

Übersicht 1.

Streckenlänge der Straßenbahnen im Jahre 1935 (Länge in km).

Länder und Landesteile	Insgesamt	Vollspurbahnen	Schmalspurbahnen	Eingleisige Bahnen	Zwei- und mehrgleisige Bahnen
Ostpreußen	77,76	.	77,76	31,42	46,34
Brandenburg mit Berlin	761,46	684,03	77,43	96,50	857,96
Pommern	80,65	68,60	12,05	31,65	49,00
Niederschlesien	147,35	77,52	69,83	65,62	81,73
Sachsen	200,35	59,60	140,75	72,09	128,26
Schleswig-Holstein	51,66	4,04	47,62	11,67	39,99
Hannover	317,70	291,93	25,77	127,32	190,38
Westfalen	792,63	142,92	649,71	446,03	346,60
Hessen-Nassau	195,67	167,78	27,89	33,74	161,93
Rheinprovinz	1035,96	356,72	680,24	553,09	482,87
Preußen	3661,19	1852,14	1809,05	1469,13	2192,06
Bayern	287,28	188,72	98,56	41,89	245,39
Sachsen	443,54	349,31	94,23	118,95	324,59
Württemberg	192,06	.	192,96	78,49	114,47
Baden	188,72	41,44	147,28	69,65	119,07
Thüringen	70,68	.	70,68	57,34	13,34
Hessen	114,32	16,29	98,03	40,00	74,32
Hamburg	204,75	204,75	.	59,03	145,72
Oldenburg	8,60	2,72	5,88	6,32	2,28
Braunschweig	36,54	.	36,54	14,23	22,31
Anhalt	16,10	12,80	3,30	6,20	9,90
Bremen	70,77	70,77	.	10,45	60,32
Lippe	54,68	.	54,68	54,68	.
Lübeck	33,43	.	33,43	18,61	14,82
Mecklenburg	29,08	24,34	4,74	17,92	11,16
Saarland	160,12	72,32	87,80	119,68	40,44
Holland	1,02	.	1,02	.	.
Belgien	1,93	.	1,93	.	.
Zusammen	5575,71	2836,32	2739,39	2263,22	3312,49

schen Straßenbahnnetzes. Die restlichen 29 % des Straßenbahnnetzes Preußens verteilen sich in der Hauptsache auf die Provinzen Hannover, Sachsen und Hessen-Nassau. Ein verhältnismäßig kleines Streckennetz besitzen Ostpreußen, Pommern und Schleswig-Holstein. Von den außerpreußischen Gebieten tritt Sachsen mit einem besonders umfangreichen Streckennetz hervor; der Bedeutung nach folgen Bayern, Hamburg, Baden und bemerkenswerterweise das Saarland. Außerhalb des Reichsgebiets liegen 3 km (in Holland und Belgien). Von dem Streckennetz der Straßenbahnen dienen 675 km auch dem Güterverkehr (davon 162 km in Hannover, 149 km Aachener Kleinbahn, 77 km in Krefeld, 47 km in Stuttgart).

Aus den sehr unterschiedlichen Voraussetzungen im Bau der Straßenbahnen in den einzelnen Städten erklärt es sich, daß die Spurweite sehr verschieden ist. Von dem Streckennetz der Straßenbahnen entfallen 51 % auf Vollspurbahnen — meist 1435 mm — und 49 % auf Schmalspurbahnen — vorwiegend 1000 mm. Der Anteil der Vollspurbahnen ist besonders hoch in Brandenburg (mit Berlin), Hannover, Hessen-Nassau, Sachsen (Land), Hamburg und Bremen, der der Schmalspurbahnen in Ostpreußen, Württemberg, Baden und Thüringen. Bemerkenswert ist, daß die Rheinprovinz und Westfalen erheblich mehr Schmalspur- als Vollspurbahnen besitzen.

Die Mehrzahl der Bahnbetriebe hat zwei-(oder mehr-)gleisige Strecken, auf die 59 % des gesamten Streckennetzes entfallen. Die zweigleisigen Strecken befinden sich vornehmlich in den Gebieten mit zahlreichen Großstädten, doch ist hierbei bemerkenswert, daß die Rheinprovinz und Westfalen auch hier eine Ausnahme machen, da sie über mehr eingleisige als zweigleisige Bahnen verfügen. Dies beruht zum großen Teil auf dem verhältnismäßig hohen Bestand an Überlandbahnen zwischen den meist nah beieinander liegenden Großstädten und Industriezentren des Ruhrgebietes.

Weitaus die meisten Bahnen haben als Unterbau öffentliche, dem allgemeinen Verkehr dienende Straßen. Nur 23 % des Unterbaues stellten einen besonderen Bahnkörper dar. Ein größerer Teil des Verkehrs wickelt sich nur bei den Straßenbahnen von Frankfurt/Main, Aachen, Hagen, Königsberg/Pr., Lübeck, Stuttgart auf einem besonderen Bahnkörper ab. Infolge des verschärften Wettbewerbs durch den Kraftwagen, der vielfach von den gleichen Gesellschaften, die den Straßenbahnbetrieb einer Stadt innehaben, bereitet wird, haben die Stillegungen von Straßenbahnstrecken in den letzten Jahren größeren Umfang erreicht. Wurden in den Jahren 1933 und 1934 noch 106 bzw. 176 km dauernd, vorübergehend oder auf unbestimmte Zeit stillgelegt, so waren die Stillegungen

im Laufe des Jahres auf 227 km angestiegen. Einen größeren Umfang erreichten die dauernden Stillegungen (67 km) im Jahre 1935 nur in Berlin (38 km). In Kaiserslautern ist der gesamte Straßenbahnbetrieb im Jahre 1935 dauernd stillgelegt und durch Autobusbetrieb ersetzt worden, obgleich hier ein Ablauf der Genehmigung erst für das Jahr 2014 vorgesehen war. Durch die Stillegung dieses Straßenbahnbetriebes erreichte die dauernd stillgelegte Streckenlänge der Straßenbahnen seit 1933 rund 200 km, davon wurden nur 77 km durch Autobusbetrieb ersetzt. An dieser Stelle sei noch hinzugefügt, daß die Länge sämtlicher Gleise sich im Jahre 1935 auf 10 026 km belief. Von den Straßenbahnunternehmen hatten nur die Dürener, Aachener und Hannoversche Straßenbahn ein größeres Privatanschlußgleisnetz, das insgesamt nur 39 km betrug. Abgesehen von der Juister Inselbahn mit einer Streckenlänge von 2,80 km waren sämtliche Straßenbahnen für elektrischen Betrieb eingerichtet, und zwar (mit der wichtigen Ausnahme der mit Stromschiene ausgerüsteten Hoch- und Untergrundbahnen) für Oberleitungsbetrieb.

Der Bestand des Wagenparks der Straßenbahnen hat in den letzten Jahren nicht mehr zugenommen — eine Erscheinung, die sich auch bei den anderen Schienenbahnen zeigt. Wohl werden für das Jahr 1935 24 548 Personenwagen gegen 24 233 Personenwagen für das Jahr 1933 nachgewiesen, dabei ist jedoch zu beachten, daß nunmehr Bremen und Lübeck mitaufgeführt sind mit zusammen 604 Personenwagen, so daß sich im ganzen ein Rückgang gegen das Jahr 1933 ergibt. Eine Verminderung des Bestandes zeigt sich sowohl bei Trieb- als auch Beiwagen. Dieser Rückgang fällt allerdings nicht ins Gewicht, da gleichzeitig sich die Leistungsfähigkeit der Wagen etwas erhöht hat. Mehrere Straßenbahnunternehmen sind nämlich dazu übergegangen, den vielfach stark veralteten Wagenpark durch neue, geräumigere Wagen zu ersetzen. Meist sind es die größeren Straßenbahnunternehmungen, die sich hierzu entschließen konnten.

Von dem insgesamt vorhandenen Bestand an Triebwagen entfielen 62 % auf Vollspurbahnen, von den Anhängern sogar 71 %. In der Regel haben die verkehrsreichsten Straßenbahnbetriebe einen größeren Bestand an Anhängern. Kamen auf alle Bahnen, jedoch ohne die beiden Hoch- und Untergrundbahnen, im Jahre 1935 auf 100 Triebwagen 84 Anhänger, so bei den größten Straßenbahnunternehmen, d. h. den Bahnen mit je mehr als 100 Millionen beförderten Personen, 101 Anhänger, bei den kleinsten Straßenbahnen, d. h. den Bahnen mit je weniger als 5 Millionen beförderten Personen, 57 Anhänger. Unter den größeren Bahnen war der Bestand an Anhängern wesentlich größer als der an Triebwagen

Übersicht 2.

Rollendes Material und Beförderungsleistungen der Straßenbahnen im Jahre 1935.

Bezeichnung	Insgesamt	davon Vollspurbahnen	Hoch- und Untergrundbahnen	Straßenbahnen mit je mehr als 100 Mill. beförderten Personen	Straßenbahnen mit je 25—100 Mill. beförderten Personen	Straßenbahnen mit je 5—25 Mill. beförderten Personen	Straßenbahnen mit je unter 5 Mill. beförderten Personen
Rollendes Material (Anzahl)							
Lokomotiven	143	68	3	55	19	24	66
Personenwagen, insgesamt	24 548	16 562	1 447	9 679	6 412	4 087	2 923
davon Triebwagen	13 522	8 628	946	4 825	3 355	2 543	1 853
Anhänger	11 026	7 834	501	4 854	3 057	1 544	1 070
Packwagen	28	13	—	—	2	2	24
Güterwagen	920	414	—	164	297	287	172
Bahndienstwagen	2 558	1 868	36	1 362	610	381	169
Beförderungsleistungen (in 1000)							
Gefahrene Personenwagenkilometer	797 650	565 814	61 633	357 554	188 904	114 344	74 815
„ Triebwagenkilometer	516 236	336 178	17 257	214 909	126 099	94 947	63 024
„ Beiwagenkilometer	281 414	229 636	44 376	142 645	12 805	19 397	12 191
„ Güterwagenkilometer	2 162	1 221	—	39	1 373	398	352
Verbrauchte elektrische Arbeit (in 1000 kWh)	629 159	429 221	80 171	237 590	147 529	98 997	54 872

nur bei Hamburg und Köln, hier kamen auf 100 Triebwagen 121 bzw. 126 Anhänger. Unter den Bahnen mittlerer Bedeutung heben sich die Barmen-Elberfelder Straßenbahn mit einem umfangreichen Beiwagenpark hervor; kamen doch bei dieser Bahn auf 100 Triebwagen sogar 217 Beiwagen. Von den Triebwagen sind mit Ausnahme eines Wagens alle Wagen mit elektrischer Stromzuführung ausgestattet. Der Dampflokomotivbetrieb tritt dagegen ganz zurück und ist in den letzten Jahren sogar noch etwas eingeschränkt worden (11 Dampflokomotiven im Jahre 1935 gegen 13 im Jahre 1933). Nur die Dürener Dampfstraßenbahn besitzt neben ihrem Triebwagenpark noch einen nennenswerten Bestand an Dampflokomotiven. An Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren werden nur 5 Stück verwendet. Verstärkte Anwendung finden in den letzten Jahren dagegen elektrische Lokomotiven, von denen im Jahre 1935 127 Stück gegen 101 Stück zwei Jahre vorher gezählt wurden. Nur die Mannheimer und Kreis Ruhrorter Straßenbahnen weisen einen größeren Bestand dieser Lokomotivgattung auf. Die Art des Straßenbahnbetriebes bringt es mit sich, daß der Bestand an Bahndienstwagen, wozu in erster Linie die Geräte-, Dienstgut- und Kranwagen zu rechnen sind, im Vergleich zu dem Bestand an Personenwagen verhältnismäßig umfangreich ist. Im Jahre 1935 kamen bei allen Bahnen auf 100 Personenwagen 10 Bahndienstwagen, bei der Berliner Straßenbahn sogar 18 Bahndienstwagen.

Die Ausnutzung des Wagenparks ist bei den einzelnen Straßenbahngruppen noch immer recht verschieden, hat sich aber gegenüber den Vorjahren etwas gebessert. Bei einer Inbeziehungsetzung des Personenwagenbestandes zu den Beförderungsleistungen der Personenwagen zeigt sich, daß im Jahre 1935 bei sämtlichen Straßenbahnen ein Personenwagen durchschnittlich 32 900 km zurücklegte oder 1900 km mehr als im Jahre 1933. Fast die Länge des Erdumfangs erreichten dagegen die Fahrleistungen der Triebwagen, denn diese legten durchschnittlich 38 200 km gegen 35 900 km im Vergleichsjahre 1933 zurück, während die in den ruhigeren Verkehrszeiten vielfach außer Betrieb gesetzten Anhänger durchschnittlich nur 25 900 km fuhren (1933: 25 000 km). Eine Sonderstellung nehmen auch hierin wieder die beiden Hoch- und Untergrundbahnen ein mit einer Fahrtlänge jedes einzelnen Personenwagens von durchschnittlich 42 600 km. Von den Straßenbahnen mit je mehr als 100 Millionen beförderten Personen wurden im Jahre 1935 von jedem einzelnen Triebwagen durchschnittlich 44 500 km zurückgelegt, von jedem Beiwagen durchschnittlich 29 400 km. Diesen hohen Leistungen stehen die verhältnismäßig niedrigen Leistungen der Straßenbahnen

Betriebsergebnisse der wichtigsten Straßenbahnen im Jahre 1935.

Übersicht 3.

Straßenbahnen mit je mehr als 25 Mill. beförderten Personen	Betriebslänge	Personenwagen insgesamt	Personenwagen Triebwagen	Personenwagen Personenwagen	davon Triebwagen	Beförderte Personen	Einnahmen aus dem Personenverkehr	Einnahmen je beförderte Person	Einnahmen je km Betriebslänge	Verbrauchte elektrische Energie	Betriebszahl
	km	Anzahl		1000 Wagenkm		in 1000	1000 RM	Pfennig	1000 RM	1000 kWh	v. H.
Berlin, Straßenbahnbetrieb	570,23	2996	1679	133 186	83 345	526 052	73 455	14	129	94 902	73,5
Hoch- und Untergrundbahnenbetrieb	75,90	1147	646	45 247	11 691	185 030	32 590	18	429	75 431	67,9
Hamburg, Straßenbahnbetrieb	220,51	1699	770	49 413	27 967	135 131	23 589	17	107	6 646	88,4
Hoch- und Untergrundbahnenbetrieb	40,11	300	300	16 359	5 566	61 716	10 395	17	259	4 740	84,5
Walddörferbahn	28,15	83	83	3 059	1 157	6 856	792	12	28	3 534	237,3
Köln	129,92	1003	444	34 882	19 721	106 112	15 436	15	119	21 496	85,2
Dresden	138,66	929	473	33 910	20 131	107 540	16 836	16	126	25 571	100,7
Leipzig	148,51	1238	577	36 647	25 455	104 448	16 768	16	113	33 477	93,2
Frankfurt a. M.	122,23	937	429	24 947	15 050	82 644	12 606	15	103	16 694	80,9
Breslau	78,03	822	364	19 425	12 595	73 905	9 507	13	122	14 292	91,0
München	121,29	995	470	39 691	21 907	136 088	19 849	15	164	31 842	92,1
Essen	112,42	493	317	19 710	12 923	61 641	9 690	16	86	19 010	86,7
Stuttgart	122,40	819	412	29 825	16 383	103 599	13 927	13	114	23 656	86,7
Chemnitz	42,36	382	203	10 061	5 470	34 475	5 564	16	131	8 892	88,1
Halle	43,29	240	144	7 439	5 979	27 593	3 731	14	86	6 827	74,7
Mannheim	49,34	359	192	7 720	6 331	29 606	3 813	13	77	5 147	95,1
Königsberg	50,03	273	136	11 512	6 282	42 120	5 967	14	119	8 034	65,8
Bochum/Gelsenkirchen	115,41	325	242	10 402	9 270	25 583	4 493	18	37	12 028	87,3
Bremen	67,32	493	233	14 802	9 350	44 939	6 493	14	97	10 829	86,2
Hannover	161,73	530	322	14 164	9 417	41 017	7 595	19	47	10 459	89,6
Stettin	47,30	260	120	8 744	6 070	27 269	4 176	15	88	7 838	87,6
Dortmund	136,71	494	264	13 567	10 326	37 010	5 696	15	42	11 635	85,7
Nürnberg/Fürth	67,43	531	241	15 761	10 486	58 944	7 670	13	114	12 385	90,3
Magdeburg	43,17	273	158	10 650	6 550	39 567	5 346	14	124	8 606	84,1

mit je weniger als 5 Millionen beförderten Personen gegenüber mit durchschnittlich zurückgelegten 39 400 km je Triebwagen und 11 400 km je Anhänger.

Die erheblich bessere Ausnutzung der großen Straßenbahnbetriebe gegenüber den kleineren Bahnen geht auch aus dem Verhältnis zwischen den personenkilometrischen Leistungen und den Betriebslängen der einzelnen Bahngruppen hervor. So war die Betriebsdichte bei den sieben Straßenbahnen mit je mehr als 100 Millionen beförderten Personen im Jahre 1935 um die Hälfte größer als bei den 14 Straßenbahnen mit einer Beförderungsleistung von je 25 bis 100 Millionen Personen. Die größere Betriebsdichte der großen Straßenbahnen findet ihren Ausdruck nicht nur in einem stärker ausgebildeten Anhängerbetrieb, sondern auch in einer meist erheblich dichteren Wagenfolge.

Der Güterverkehr der Straßenbahnen, der im Jahre 1935 nur von 20 Straßenbahnen betrieben wurde und dem Umfange nach gegenüber dem Personenverkehr naturgemäß erheblich zurücktritt, hat sich trotz der allgemein starken Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs in den letzten Jahren aufwärtsentwickeln können. Bei einer schwachen Zunahme des Bestandes an Güterwagen seit 1933 nahm das Ladegewicht der Güterwagen infolge der Einstellung von größeren Wagen etwas zu (durchschnittliches Ladegewicht eines Güterwagens 1933: 8,3 t; 1935: 9,0 t). Trotz der starken Zunahme des Lastkraftwagenverkehrs in den letzten Jahren wurden auf den Straßenbahnen 1,2 Millionen Tonnen im Jahre 1935 gegen 0,8 Millionen Tonnen im Jahre 1933 befördert. Wie in den Vorjahren waren es wieder nur einige ganz wenige Straßenbahnen mit einem stärkeren Güterverkehr. Die Straßenbahn von Hannover, die Dürener Dampfstraßenbahn, die Staßfurter Straßenbahn und die Straßenbahn Gladbach-Rheydt (mit je mehr als 100 000 t beförderten Gütern) vereinigten auf sich allein 72 % des gesamten Güterverkehrs der Straßenbahnen. Seit 1933 hat sich der Güterverkehr der Straßenbahnen von Hannover und Gladbach-Rheydt besonders günstig entwickelt, zeigen doch diese Bahnen gegenüber 1933 einen um rd. 50 % und sogar 520 % höheren Verkehr.

In Auswirkung des erhöhten Güterverkehrs nahmen die Einnahmen aus der Güterbeförderung von 1,1 Millionen RM im Jahre 1933 auf 1,29 Mill. RM im Jahre 1935 zu, ohne daß dabei die Einnahmen aus dem Güterverkehr unter den Gesamteinnahmen der Straßenbahnen an Bedeutung gewonnen hätten; machten diese im Jahre 1935 doch wieder nur 0,3 % der gesamten Einnahmen aus. Dabei ist jedoch bemerkenswert, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr für die Straßenbahnen der Stadt Meißen und für die Staßfurter Straßenbahn eine erhöhte Bedeutung erlangt haben, da diese beiden Straßenbahnen ihre Einnahmen zu 71 % und 50 % aus dem Güterverkehr bezogen gegen 62 % und 46 % im Jahre

1933. Bei der Dürener Dampfstraßenbahn war dagegen bei einer absoluten Erhöhung eine prozentuale Verminderung der Einnahmen eingetreten; sank doch hier der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Gesamteinnahmen von 69 % im Jahre 1933 auf 62 % im Jahre 1935. Bei der Straßenbahn mit dem größten Güterverkehr, der Hannoverschen Straßenbahn, machten die Einnahmen aus dem Güterverkehr wieder rd. 3,5 % der Gesamteinnahmen aus. Die im allgemeinen günstige Entwicklung des Güterverkehrs in den letzten Jahren kommt nicht nur in der Zahl der beförderten Güter, der Verkehrseinnahmen, sondern auch in der Zahl der zurückgelegten Güterwagenkilometer zum Ausdruck. Die kilometrischen Leistungen der Güterwagen nahmen von 2 096 000 Wkm im Jahre 1934 auf 2 162 000 Wkm im Jahre 1935 zu. Hinsichtlich der zurückgelegten Güterwagenkilometer stand Hannover mit 814 000 Wkm vor Hagen mit 189 000 Wkm weit an der Spitze aller Straßenbahnbetriebe.

Der Verbrauch elektrischen Stromes ist infolge des allgemeinen Verkehrszuwachses von 618,7 Mill. kWh im Jahre 1933 auf 629,2 Mill. kWh im Jahre 1935 gestiegen. Die geringfügige Zunahme ist zum großen Teil daraus zu erklären, daß der Ausnutzungsgrad des fahrenden Wagenparks bei den meisten Bahnen sich in diesem Zeitraum stärker erhöhte, sei es durch eine bessere Platzausnutzung, durch Einsatz betriebswirtschaftlicherer Wagenfolgen oder Fortfall und Einschränkung von Leerfahrten. Die bessere Ausnutzung des fahrenden Wagenparks hatte zur Folge, daß der durchschnittliche Stromverbrauch der Straßenbahnen, bezogen auf gefahrene Personenkilometer, sich von 0,82 kWh im Jahre 1933 auf 0,79 kWh im Jahre 1935 senkte. Besonders günstig stellte sich der Stromverbrauch der großen Straßenbahnunternehmen, die an sich bereits infolge des hier stärker entwickelten Beiwagenbetriebes im Vergleich zu den kleineren Straßenbahnen je Leistungseinheit einen verhältnismäßig niedrigen Verbrauch elektrischen Stromes aufweisen. Während bei den Straßenbahnen mit je unter 5 Millionen beförderten Personen der Stromverbrauch je Personenkilometer mit 0,73 kWh unverändert gegen das Jahr 1933 war, sank dieser bei den Straßenbahnen mit je mehr als 100 Millionen beförderten Personen von 0,68 kWh im Jahre 1933 auf 0,64 kWh im Berichtsjahre. Eine besonders günstige Entwicklung im Stromverbrauch je Personenkilometer weisen die beiden Hoch- und Untergrundbahnen auf, bei denen infolge des anders gelagerten Betriebes naturgemäß ein sehr hoher Stromverbrauch besteht. Während der Stromverbrauch dieser beiden Bahnen im Jahre 1933 durchschnittlich noch 1,61 kWh je Personenwagenkilometer betrug, war er im Jahre 1935 auf 1,30 kWh gesunken.

Infolge der verschieden gelagerten Verkehrsverhältnisse waren im Jahre 1935 die finanziellen Ergebnisse der Straßenbahnen

Übersicht 4.

Die Ertragsgestaltung der Straßenbahnen im Jahre 1935.

Bezeichnung	Einheit	Sämtliche Straßenbahnen	Straßenbahnen mit je mehr als 100 Mill. beförderten Personen	Straßenbahnen mit je 25-100 Mill. beförderten Personen	Straßenbahnen mit 1-25 Mill. beförderten Personen	Straßenbahnen mit je weniger als 1 Mill. beförderten Personen	Hoch- und Untergrundbahnen
Wert der Bahnanlagen nach der letzten Jahresbilanz . .	Mio RM	1489,6	373,6	250,9	213,4	32,3	619,4
Betriebsüber- (+) bzw.- unterschuß (—)	Mio RM	61,6	30,3	14,4	3,1	— 0,7	13,1
Verzinsung der Bahnanlagen .	%	4,13	8,11	5,74	1,47	—	2,11
Bahnen mit Betriebsüberschuß	Anzahl Bahnen	92	6	14	55	15	2
Höhe des Betriebsüberschusses	Mio RM	66,0	30,4	14,4	0,58	0,23	13,1
Wert d. Anlagen dieser Bahnen	Mio RM	1348,2	359,8	250,9	111,2	6,9	619,4
Verzinsung dieses Anlagekapitals	%	4,89	8,45	5,74	0,52	3,33	2,11
Bahnen mit Betriebsunterschuß	Anzahl	70	1	—	44	25	—
Höhe d. Betriebsunterschusses	Mio RM	4,4	0,1	—	3,4	0,89	—
Wert d. Anlagen dieser Bahnen	Mio RM	141,4	13,8	—	102,2	25,4	—

recht unterschiedlich. Trotz der anhaltenden Belebung seit 1933 befinden sich zahlreiche Bahnen nach wie vor in einer verhältnismäßig schwierigen Finanzlage. Diese schwierige Lage zahlreicher Bahnen dürfte so bald nicht überwunden sein, da sie allgemein den im städtischen Verkehrswesen vor sich gehenden strukturellen Verkehrsverlagerungen entspringt. Im Jahre 1935 arbeiteten immer noch 70 Straßenbahnen mit Betriebsunterschuß, das sind 43 % aller Bahnen. Unter den mit Betriebsunterschuß arbeitenden Bahnen befindet sich sogar eine Bahn mit einer Beförderungsleistung von 110 Millionen Personen. Wenn auch der Betriebsunterschuß dieser Bahn sich in verhältnismäßig engen Grenzen hielt, so kann doch das Defizit dieser einen Bahn in der Zeit eines allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs als symptomatisch für die Finanzlage vieler Bahnen angesehen werden. Verhältnismäßig groß ist die Zahl der mit Betriebsunterschuß arbeitenden Bahnen mit einer jährlichen Beförderungsleistung von je 1 bis 25 Millionen Personen; waren es doch in dieser Gruppe allein 44 Bahnen. Demgegenüber standen 55 Bahnen in dieser Gruppe mit einem Betriebsüberschuß. In der Größengruppe der Straßenbahnen mit je weniger als eine Million beförderten Personen arbeiteten allein 40 Bahnen mit einem Betriebsunterschuß, dagegen nur 15 Bahnen mit einem Betriebsüberschuß. Die hohe Anzahl der kleineren Bahnunternehmen mit Betriebsunterschuß zeigt, daß es besonders diese Bahnen sind, die von den Verkehrsverlagerungen in den Städten betroffen werden. Es darf allerdings nicht übersehen werden, daß es daneben zahlreiche Straßenbahnen gibt mit einer recht günstigen Ertragsgestaltung. Vor allem sind es die ganz großen Straßenbahnbetriebe, wie die von Berlin und München, die ein sehr gutes Verhältnis zwischen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zeigen. Zahlreiche Bahnen größerer und mittlerer Bedeutung schneiden gleichfalls mit hohen Erträgen ab, genannt seien nur die Bahnen von Bremen, Duisburg, Frankfurt/Main, Kiel, Königsberg, Halle, Chemnitz, Stuttgart. Unter diesen Bahnen verdient die Königsberger Straßenbahn mit einer Verzinsung von 26,5 % und mit einer Betriebszahl von 66 % hervorgehoben zu werden, während die Verzinsung und die Betriebszahl sämtlicher Bahnen im Jahre 1935 nur 4,1 % bzw. 85,4 % betrug. Die gegen 1934 etwas verschlechterte Ertragsgestaltung der Bahnen erklärt sich u. a. durch ein stärkeres Ansteigen der Betriebsausgaben bei einem gleichzeitig weniger starken Ansteigen der Betriebseinnahmen. Die erhöhten Verkehrsleistungen der Straßenbahn brachten wohl eine Einnahmensteigerung aus dem Personenverkehr gegenüber den Vorjahren, erforderten jedoch gleichzeitig größere Betriebsaufwendungen, besonders in der Form von höheren persönlichen Ausgaben infolge Einstellung neuen Personals. Doch auch die Ausgaben für die Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, Fahrzeuge usw. zeigen bei vielen Bahnen, wenn auch meist in einem geringeren Grade, eine Steigerung.

Einnahmen und Ausgaben der Straßenbahnen in den Jahren 1935 und 1934. Übersicht 5.

Bezeichnung	Einheit	1934	1935				
		Sämtliche Straßenbahnen	Sämtliche Straßenbahnen	Vollspurbahnen	Hoch- und Untergrundbahnen	Straßenbahnen mit je mehr als 100 Mill. beförd. Personen	Straßenbahnen mit je weniger als 100 Mill. beförd. Personen
Einnahmen:							
Betriebseinnahmen insgesamt	1000 RM	419 675	422 286	309 720	46 377	188 760	187 149
auf 1 km Betriebslänge	RM	74 842	75 488	108 172	399 812	130 045	46 131
Einnahmen aus dem Personenverkehr	1000 RM	397 151	399 406	292 168	42 985	179 860	176 561
Durchschnittliche Einnahme							
auf 1 beförd. Person	RM	0,15	0,15	0,15	0,18	0,15	0,15
auf 1 km Betriebslänge	RM	71 991	71 576	102 300	—	124 476	—
Einnahmen aus dem Gepäckverkehr	1000 RM	51	55	22	—	10	46
Einnahmen aus der Beförderung von Sonderzügen für Einzelbesteller	1000 RM	71	104	73	—	42	61
Einnahmen aus dem Güterverkehr	1000 RM	.	1 289	.	—	106	1 183
Sonstige Einnahmen	1000 RM	21 983	21 400	4 449	3 392	8 664	934
Ausgaben							
Betriebsausgaben insgesamt	1000 RM	356 202	360 699	258 873	33 233	158 892	168 574
auf 1 km Betriebslänge	RM	63 500	64 500	90 400	—	—	—
Persönliche Ausgaben	1000 RM	231 888	234 892	171 703	23 499	105 100	106 293
in v. H. der Betriebsausgaben	v. H.	65,1	65,1	66,3	—	—	—
Sächliche Ausgaben	1000 RM	124 312	125 807	87 170	9 734	53 792	62 218
in v. H. der Betriebsausgaben	v. H.	34,9	34,9	33,7	—	—	—
Betriebsüberschuß	1000 RM	63 473	61 587	50 847	13 143	29 868	98 575
Betriebszahl	v. H.	84,9	85,4	83,6	71,6	84,2	90,1
Beförderungssteuer aus dem Personen- und Gepäckverkehr	1000 RM	12 795	20 699	14 621	431	10 186	10 082
Beförderungssteuer aus dem Güterverkehr	1000 RM	44	48	25	—	8	40
Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung: der baulichen Anlagen	1000 RM	44 732	46 146	33 778	6 324	20 502	19 320
Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung: der Fahrzeuge und maschinenartigen Anlagen	1000 RM	43 772	45 554	31 567	4 268	18 866	22 420

Die Unfälle sind bei den Straßenbahnen im Vergleich zu anderen Schienenbahnen verhältnismäßig hoch. Es darf dabei jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß die Straßenbahnen die einzigen Schienenbahnen sind, bei denen der Verkehr sich so gut wie ganz auf öffentlichen Straßen abwickelt. Bei den wenigen Straßenbahnen mit einem eigenen Bahnkörper ist die Zahl der Betriebsunfälle nicht höher als bei den Kleinbahnen, Privatbahnen oder der Deutschen Reichsbahn. Bei einer Gegenüberstellung der Art der Unfälle bei den einzelnen Schienenbahnen ergibt sich u. a., daß bei Straßenbahnen die Entgleisungen von 1934 auf 1935 ab-, bei den Privatbahnen und der Reichsbahn zugenommen haben, bei den Kleinbahnen dagegen im ganzen unverändert blieben. Auf 1 Million Zugkilometer kamen im Jahre 1935 bei den Straßenbahnen 0,9 Entgleisungen, bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen 1,2, bei den Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs 0,9 und bei der Reichsbahn nur 0,5 Entgleisungen. Nahmen die Straßenbahnen in der Höhe der Entgleisungen im ganzen eine mittlere Stellung ein, so stehen diese in der Höhe der Zusammenstöße sehr ungünstig da, gleiches gilt für das Überfahren von Fuhrwerken. Wiederum günstig liegen die Verhältnisse bei den Straßenbahnen hinsichtlich der Höhe der bei Unfällen getöteten Reisenden. So kamen bei den Straßenbahnen im Jahre 1935 auf 100 Millionen beförderte Reisende nur 1,1 Getötete, bei der Reichsbahn dagegen 8,2 Getötete. Die dagegen verhältnismäßig hohe Zahl der verletzten Reisenden bei den Straßenbahnen erklärt sich hauptsächlich dadurch, daß die Reisenden hier infolge der kürzeren Zugeinheiten viel leichter direkten Unfällen ausgesetzt sind als bei den anderen Schienenbahnen. Ein richtiges Bild über die Unfallhäufigkeit der Straßenbahnen erhält man dagegen erst, wenn nicht ein Vergleich mit den auf eigenen Bahnkörpern fahrenden Schienenbahnen gezogen wird, sondern zu den anderen Verkehrsteilnehmern auf den öffentlichen Straßen, zu den Autobussen, den Kraftdroschken, die ähnlich den Straßenbahnen während des größten Teils des Tages sich im Verkehr befinden. An Hand der seit dem 1. Oktober 1935 bestehenden Reichsstatistik der Straßenverkehrsunfälle ergibt sich alsdann, daß die Häufigkeit der Straßenverkehrsunfälle der Straßenbahnen nicht größer ist als bei den genannten Verkehrsteilnehmern.

Abschließend seien noch die Bahnen besonderer Bauart erwähnt, von denen es im Jahre 1935 fünf Zahnradbahnen, neun Standbahnen mit Zugseil, sieben Schwebebahnen mit Tragseil und eine Schwebebahn mit fester Laufschiene gab. Unter diesen Bahnen stand dem Verkehrsumfang nach die Schwebebahn Vohwinkel-Elberfeld-Barmen dank ihrer rein großstädtischen Verkehrsbasis weit an führender Stelle. Abgesehen noch von der Nerobergbahn in Wiesbaden und der Städtischen Bergbahn Baden-Baden liegen die Bahnen dieser Gruppe außerhalb der Städte. Diese Bahnen, die meist landschaftlich schöne Gegenden erschließen, ähneln in ihrer Verkehrsbedeutung mehr nebenbahnähnlichen

Übersicht 6. **Unfälle beim Bahnbetrieb in den Jahren 1935 und 1934.**

Bezeichnung	Straßenbahnen		Kleinbahnen		Privateisenbahnen		Reichsbahn	
	1935	1934[1]	1935	1934	1935	1934	1935	1934
Betriebsunfälle								
Entgleisungen	463	472	124	125	25	21	343	282
Zusammenstöße	7 983	8 235	104	77	12	6	271	225
Überfahren von Fuhrwerken	2 219	1 183	102	155	52	56	304	252
Sonstige Betriebsunfälle mit getöteten und verletzten Personen	3 622	3 527	661	714	54	62	1 576	1 559
Betriebsunfälle insgesamt	14 287	13 335	991	1 071	143	145	2 494	2 318
Zusammenstöße in v H. sämtlicher Betriebsunfälle	55,8	61,9	10,5	7,2	8,4	4,2	10,9	9,7
Verunglückte Personen								
Getötete Personen	232	201	61	45	38	32	741	695
davon getötete Reisende	28	25	15	4	8	2	123	95
Verletzte Personen	9 431	9 585	986	1 008	123	132	1 754	1 834
davon verletzte Reisende	4 724	4 491	475	483	48	33	666	757

[1] Unvollständige Angaben.

Übersicht 7.

Die Beförderungsleistungen der Bahnen besonderer Bauart in den Jahren 1933—1935.

Bahnen	Jahr	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Personenkilometer
		1000		
Zahnradbahnen, Standbahnen mit Zugseil und Schwebebahnen mit Tragseil	1933	590	1 822	5 154
	1934	883	2 684	8 658
	1935	770	2 787	7 874
Schwebebahn Vohwinkel—Elberfeld—Barmen	1933	2 877	10 994	62 700
	1934	2 921	11 020	64 665
	1935	2 956	10 824	63 027

Kleinbahnen als Straßenbahnen. Während die außerhalb der Städte liegenden Bahnen dieser Gruppe in Auswirkung des allgemein gewachsenen Urlaubsverkehrs in den letzten Jahren sich aufwärtsentwickeln konnten — u. a. nahm die Zahl der beförderten Personen um rund 53 % zu —, zeigte sich bei der Schwebebahn Vohwinkel-Elberfeld-Barmen in den Jahren 1933—1935 kaum eine Verkehrsbelebung. Erst seit dem Jahre 1936 hat die allgemeine Verkehrsbelebung der letzten Jahre auch diese Bahn erfaßt.

Rückblick über das deutsche Verkehrswesen im Jahre 1937.

A. Eisenbahnen.

Ungewöhnlich ist der Aufschwung im deutschen Verkehr in den letzten fünf Jahren. So wurden bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1937 47 % mehr Güterwagen gestellt als 1932, im Kraftverkehr wurden fünfmal soviel Kraftfahrzeuge neu zugelassen, die Ausfuhr von Kraftwagen stieg auf das achtfache, der Umschlag in den deutschen Seehäfen verdoppelte sich und fast ebenso wuchs auch die Verkehrsleistung der deutschen Binnenschiffahrt, die 1937 mit 130 Mio Tonnen der Menge nach 22 % des gesamten deutschen Güterverkehrs ausmacht. Klarer als viele Worte zeugen diese kurzen Angaben von dem unvergleichlichen Aufstieg, den der Verkehr durch die allgemeine Belebung von Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirtschaft während der letzten fünf Jahre erfuhr.

Betrachten wir zunächst die neuere Entwicklung der Deutschen Reichsbahn. Getreu ihrer bewährten gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik stellte die Reichsbahn sich in den Dienst des zweiten Vierjahresplans in dem Bestreben, zu ihrem Teil zur Versorgung der deutschen Wirtschaft mit einheimischen Rohstoffen nach Kräften beizutragen. Umfassende Frachtvergünstigungen wurden 1937 beibehalten bzw. erweitert. Dem Winterhilfswerk des deutschen Volkes wurden durch frachtfreie Beförderung von Liebesgaben 1936/37 allein 17,8 Mio RM und seit 1933 insgesamt rund 80 Mio RM zugewandt. Verkehr und Einnahmen sind 1937 gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen. Nach den bisher vorliegenden Ergebnissen betrug die Zunahme im Güterverkehr rund 15 % an Tonnenkilometern und rund 12 % an Einnahmen, im Personen- und Gepäckverkehr rund 16 % an Personenkilometern und rund 8 % an Einnahmen. In beiden Verkehrsarten hielt infolge der allgemeinen und besonderen tarifarischen Vergünstigungen die Einnahmeentwicklung mit der Verkehrsentwicklung nicht Schritt.

Die tonnenkilometrische Einnahme ging von 3,73 Rpf. in 1936 auf 3,67 Rpf. in 1937 und die Einnahme je Personenkilometer von 2,46 auf 2,38 Rpf. zurück. Gerade hierin zeigt sich das gemeinnützige Wirken der Reichsbahn.

Insgesamt erbrachte das Geschäftsjahr 1937 nach den bisher vorliegenden Ergebnissen — in runden Zahlen — mit 4418 Mio RM 433 Mio RM oder 10 % mehr als das Vorjahr, 832 Mio RM oder 23 % mehr als 1935 und 1484 Mio RM oder 51 % mehr als 1932, allerdings noch 936 Mio RM oder 17 % weniger Einnahmen als 1929. Naturgemäß führten die in den Zugkilometern um 7 %, in den Achskilometern um 11 % vermehrten Betriebsleistungen zu vermehrten Aufwendungen für Betriebsführung, Unterhaltung und für Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge, wobei sich allerdings in der Anlieferung neuer Fahrzeuge einige Rückstände ergaben. Dank der vorsichtigen Wirtschaftsführung konnte aber die Steigerung der Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr geringer gehalten werden als die der Einnahmen. Diese Entwicklung ist um so beachtlicher, als der Personalstand der Reichsbahn für die Bedürfnisse der zusätzlichen Betriebsleistungen im Jahresdurchschnitt um rund 44 000 Köpfe von 1936 auf 1937 erhöht werden mußte. Über ihr Grundprogramm für Unterhaltung und Erneuerung ihrer Anlagen hinaus wandte die Reichsbahn über 1 Mia RM der Industrie, dem Handwerk und Gewerbe für zusätzliche Arbeitsbeschaffung zu, wodurch allein jährlich etwa 700 000 Menschen beschäftigt werden konnten. Außerdem kamen der deutschen Wirtschaft an Löhnen, Gehältern, Wohlfahrtsaufwendungen usw. — einschließlich der Beträge zugunsten der eigenen Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter — im Jahre 1937 rund 1,7 Mia RM zugute. In diesen Zahlen findet die weitgehende Unterstützung aller Maßnahmen der Reichsregierung durch die Reichsbahn — wie z. B. Neuaufbau der Wirtschaft im zweiten Vierjahresplan, Sondermaßnahmen für die Grenzgebiete usw. — ihren Ausdruck.

Trotz des Überschusses der Betriebsrechnung konnte nach Erfüllung der verschiedenartigen Verpflichtungen der Reichsbahn für ihre Gesamtrechnung 1937 kein nennenswerter Reingewinn herausgewirtschaftet werden. Ebenso wie im Vorjahr war es aber 1937 möglich, aus den Gesamteinnahmen neben den Betriebsausgaben und neben den Abgaben an die allgemeine Reichskasse die festen Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung, den Dienst der Kredite und Vorzugsaktien, den Schulden- und Anleihedienst, die Zuweisungen zu den erforderlichen Rücklagen und Rückstellungen abzudecken und darüber hinaus Sonderrückstellungen zugunsten der finanziellen Durchführung be-

gonnener und neuer großer Bauaufgaben zu bilden bzw. vorzubereiten. Angesichts der Inanspruchnahme des Kapitalmarktes für andere dringende staatliche Zwecke, die die Konsolidierung der schwebenden Schulden der Reichsbahn ebenso ausschließt wie die Begebung neuer Anleihen für sie, muß sie damit rechnen, sowohl ihre Rückzahlungsverpflichtungen wie die Finanzierung aller ihrer Vorhaben im wesentlichen mit eigenen Mitteln zu decken.

Im Geschäftsjahr 1937 konnten bedeutende Bauten beendet, fortgeführt und neu begonnen werden. In Berlin wurde die Nordsüd-S-Bahn infolge der vom Führer und Reichskanzler angeordneten Neugestaltung der Reichshauptstadt und der erforderlichen Angleichung der Bahnprojekte an die allgemeinen Baupläne in ihrer Linienführung geändert, im übrigen wurden die Bauarbeiten stark gefördert. Im weiteren Ausbau des Netzes elektrisch betriebener Strecken konnten die Bauarbeiten der Linie Nürnberg—Halle/Leipzig fortgeführt werden. Die 25 km lange eingleisige Nebenbahn Borna—Großbothen wurde am 3. Oktober 1937 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet, von den Bahnen des Osthilfe-Gesetzes eine 11 km lange Teilstrecke der Neubaustrecke Heiligenbeil—Zinten—Pr. Eylau für den Personen- und Güterverkehr und vom Bahnbau Brieg—Namslau—Neumittelwalde eine rund 12 km lange Teilstrecke. An den Rampen der Brücken in Maxau und Speyer wurde weitergearbeitet. Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Reichsparteitaggeländes in Nürnberg konnten die verlegten Strecken Nürnberg—Dutzendteich/Fischbach—Rangierbahnhof in Betrieb genommen und das Gelände für die Feststraße geräumt werden. Der Ausbau des Rhein-Ruhr-Netzes, der Hamburger Bahnen sowie die zahlreichen Bahnhofserweiterungen — wie z. B. Berlin-Zoologischer Garten, Duisburg, Düsseldorf, Oberhausen und im mitteldeutschen Raum Bitterfeld, Halle, Leipzig-Wahren, Wittenberg, Wolfen usw. — wurden kräftig gefördert. Im Hochbau wurde an zahlreichen neuen Empfangsgebäuden, außerdem an Unterstellschuppen für die Reichsbahnkraftfahrzeuge und Triebwagen und vor allem an Bauvorhaben zur Unterbringung des Personals in gesunden Wohnungen und an gesunden Arbeitsplätzen weitergeschaffen im Einklang mit den Bestrebungen des Amtes „Schönheit der Arbeit". Durch diese rege Bautätigkeit hat sich das Vermögen der Reichsbahn im Laufe der Zeit wesentlich erhöht; insgesamt hat sich das Anlagekapital der Reichsbahn in den letzten fünf Jahren um fast 1 Milliarde RM erhöht.

Neben diesen Ingenieur- und Hochbauten wurden wie alljährlich die Strecken in ihrem baulichen Zustand unterhalten und verbessert.

rund 1200 km Gleis und rund 7000 Weicheneinheiten erneuert. An Stelle von Gleiserneuerung wurde vermehrt Schwellen- und Bettungserneuerung vorgenommen. Hierfür und für die laufende Oberbauunterhaltung waren im Durchschnitt der letzten fünf Jahre allein rund 70 000 Menschen tätig, d. h. rund 20 % mehr als 1932. Im Brückenbau brachte die Forschung beachtliche Fortschritte auf dem Gebiet der Schweißtechnik und in der Ausnutzung neuartiger Stahlsorten, wodurch leichtere und gefälligere Bauwerke ermöglicht wurden. Hand in Hand mit den übrigen Bauarbeiten wurden auf einer Reihe von Schnellzugstrecken die Abstände der Vorsignale auf 1000 m erhöht, dabei Vorsignale mit Zusatzflügel eingeführt und ferner auf einer größeren Zahl Wegübergänge Einrichtungen zur Überwachung der Schrankenschließung durch Zugbeeinflussung eingebaut. Außerdem wurden unbeschrankte Übergänge in mehreren Fällen durch vom Zug gesteuerte Warnlichter gesichert. Eine große Anzahl von verkehrsreichen und unübersichtlichen Wegübergängen wurde durch den Bau von Über- und Unterführungen oder durch die Anlage von Längswegen beseitigt. Der Ersatz fernbedienter Schranken wurde fortgesetzt und fast 2000 Wegübergänge wurden mit verbesserten Beleuchtungseinrichtungen ausgestattet.

Nach ausgiebigen Versuchsfahrten wurden im Maschinenwesen für den schweren Güterzugdienst die 1 E 1-Einheitslokomotiven der Baureihe 84 und für den mittelschweren Güterzugdienst die 1 D 1-Einheitslokomotiven der Baureihe 41 in Dienst gestellt. Im Schnellzugdienst ließ der Betrieb der neuen Stromlinienschnellzuglokomotiven der Baureihe 03 die technischen und wirtschaftlichen Vorteile der Stromlinienverkleidung in einer 15 %igen Kohlenersparnis gegenüber unverkleideten Lokomotiven gleicher Bauart erkennen. Wesentliche Neuerungen sowohl im Wagenteil als auch im Motor und in der Übertragungsanlage kennzeichneten die Entwicklung im Triebwagenbau mit eigener Kraftquelle; hier hat sich zugleich mit der Umstellung auf heimische Treibstoffe der Monatsverbrauch an Kraftstoffen für die Triebwagendieselmotoren im Laufe des Berichtsjahres verdreifacht. 22 neue elektrische Lokomotiven und 14 Wechselstromtriebwagen kamen 1937 neu in den Betrieb, 60 elektrische Lokomotiven wurden in Auftrag gegeben, davon die stärksten mit 5000 PS-Leistung, außerdem je 183 Trieb- und Beiwagen für die Berliner S-Bahn und 55 Halbzüge für den Hamburger Stadt- und Vorortverkehr. Weiterhin blieb für den Güterwagenbau die Laufeignung der geschweißten Wagen für höhere Geschwindigkeiten maßgebend.

Besondere Anforderung stellte der angespannte Betrieb an den Werkstättendienst. Die Belegschaft der Werkstätten betrug

1937 rund 113 000 Köpfe, die Zahl der Lehrlinge — 1933 noch 3400 — nunmehr 10 000. Nicht ausreichende Neubeschaffungen an Fahrzeugen forderten beschleunigte Ausbesserungen von Lokomotiven und Wagen sowie ihre Wiederaufarbeitung an Stelle von Ausmusterung überalteter Fahrzeuge. Waren z. B. 1933 noch rund 2800 Lokomotiven von der Ausbesserung zurückgestellt, weil sie der Betrieb nicht benötigte, so wurden 1937 soweit irgend möglich die Lokomotiven ausgebessert und in Dienst gebracht. Die durchschnittliche Leistung der Dampflokomotiven zwischen zwei Hauptuntersuchungen stieg zugleich auf 124 000 km. Trotz des gesunkenen Güterwagenbestandes, der gegen 1919 z. B. rund 10 % niedriger war, konnte mit Hilfe weitgehender organisatorischer Maßnahmen der Herbstgüterverkehr reibungslos bedient werden. Ebenso konnten auch für die Spitzenleistungen im Reiseverkehr anläßlich der Festtage, des Reichsparteitages, der „Kraft durch Freude"-Reisen, des Reichserntedanktages, des Reichsbauerntages, des Sängerbundfestes usw. die erforderlichen Personenwagen zur Verfügung gestellt werden.

Das Geschäftsjahr zeigte eine starke Steigerung des gesamten Personenverkehrs, und zwar sowohl in der Zahl der beförderten Personen, die um 11 %, als auch in der der Personenkilometer, die um 16 % über den Vorjahrswerten lagen. Entsprechend stieg die mittlere Reiseweite von 27,0 km im Jahre 1936 um rund 3,7 % auf rund 28,0 km im Jahre 1937 an. Zu den bestehenden Fahrpreisermäßigungen traten 1937 einige neue Tarifmaßnahmen, z. B. bezgl. der unentgeltlichen Beförderung von Fahrtteilnehmern bei Schulfahrten, Jugendpflege usw., bei Gesellschaftssonderzügen, ferner für die Beförderung von Hilfskräften in der Landwirtschaft, für Angehörige des NSFK. usw. Auch im Verkehr mit dem Ausland traten den Bedürfnissen entsprechend zusätzliche Erleichterungen ein. Diese zu den bestehenden hinzukommenden Vergünstigungen trugen dazu bei, daß sich der Anteil der zu verbilligten Tarifen beförderten Reisenden von 68,52 % in 1936 auf rund 70 % in 1937 erhöhte, was das bereits erwähnte Absinken der Einnahme je Personenkilometer von 2,46 Rpf auf 2,38 Rpf zur Folge hatte. Die Abwanderung von der Polster- in die Holzklasse, welche 1936 zum Stillstand gekommen war, trat 1937 erneut in die Erscheinung, und zwar im Fernverkehr bei den beförderten Personen um 6,1 % gegen das Vorjahr, bei den Personenkilometern um 5,3 % und bei den Einnahmen um 4,8 %.

Der Reisezugfahrplan zeigte eine planmäßige Leistungssteigerung. Die Personenzugkilometer übertrafen das Vorjahr um 4 %, die Achskilometer um 8 %; gegenüber 1932 ergaben sich Zunahmen so-

wohl für Personenzugkilometer wie für Achskilometer um 26 %. Wenn auch die Abwicklung des gewaltig gestiegenen Verkehrs gelang, so waren jedoch umfangreiche Maßnahmen zur Entlastung überlasteter Züge unentbehrlich, die nicht nur zu erhöhtem Betriebsaufwand führten, sondern auch ein Hemmnis gegenüber der planmäßigen Steigerung der Reisegeschwindigkeit der Züge bedeuteten. Immerhin konnte die mittlere Reisegeschwindigkeit aller D-Züge von 65,2 km/h im Jahre 1936 auf 65,5 km/h im Jahre 1937 gebracht werden. Auf Nebenbahnen stieg der Anteil der mit 51 bis 60 km/h Geschwindigkeit fahrenden Züge von 21,8 auf 25,1 %, der mit über 60 km/h fahrenden Züge von 1,1 % auf 1,8 %, während der Anteil von 41 bis 50 km/h von 55,6 % auf 53,7 % und der Anteil bis 40 km/h von 21,5 auf 19,4 % sank. Im Schnelltriebwagennetz wurde die Verbindung Berlin—Frankfurt (M.) bis Karlsruhe verlängert und auf der Strecke Stuttgart—München ein elektrischer Schnelltriebwagen für Oberleitung eingesetzt.

Im Nahverkehr wurde lebhaft an der Verdichtung des Reisezugfahrplans gearbeitet. Der Ruhrschnellverkehr wurde weiter auf Verbrennungstriebwagen umgestellt, ebenso schritt die Motorisierung des Nebenbahnverkehrs voran. Der Anteil der Triebwagen mit eigener Kraftquelle an den Zugkm-Leistungen im Personenverkehr machte Ende 1937 8,1 % der Gesamtzugkm-Leistungen gegen 7,6 % im Vorjahr aus.

Wiederum kennzeichnend für das abgelaufene Geschäftsjahr waren die starken Zunahmen in den Sonderzugleistungen des Personenverkehrs, hauptsächlich infolge des Anwachsens der KdF-Reisen und der Leistungen für die Massenveranstaltungen der NSDAP. So wurden 1937 für den Parteitag in Nürnberg etwa 1300 Sonderzüge gefahren und über 1 Mio Parteitagteilnehmer mit der Reichsbahn nach Nürnberg befördert.

Im Güterverkehr wurde 1937 die oben aufgeführte erhebliche Zunahme in der Güterwagenstellung, in Tonnenkm und in Güterverkehrseinnahmen erreicht, obwohl der zur Verfügung stehende Wagenpark von rund 595 000 Güterwagen auf 593 000 Wagen zurückging. Diese Leistungen waren nur durch Steigerung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge von durchschnittlich 36 km/h auf 40 km/h und vor allem durch Erhöhung ihrer Reisegeschwindigkeit möglich. Zur Verbesserung der Verkehrsbedienung auf Unterwegsbahnhöfen wurden 1121 Kleinlokomotiven (gegen 1082 im Vorjahre) verwandt und Einradwagenschieber, die gute Dienste leisteten. Insgesamt nahmen die zugkilometrischen Leistungen um 10 %, die achskilometrischen gegenüber dem Vorjahr um 13 % zu.

Obwohl im Berichtsjahr der Güterverkehr mit Ostpreußen wieder vom Seeweg auf den Schienenweg zurückgekehrt war, bestanden doch weiterhin Verkehrseinschränkungen, die durch ein neues Abkommen mit Polen gemildert wurden. Im Anschluß an eine vorläufige Vereinbarung vom 22. Dezember 1936 zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Polnischen Staatsbahnen kam am 9. Juli 1937 das „Übereinkommen betreffend Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland für das Jahr 1937" zustande. Hiernach standen für den Durchgangsverkehr in der Regel nur die Strecken Firchau—Marienburg und Groß Boschpol—Marienburg zur Verfügung. Am 5. Oktober 1937 wurde für den Korridorverkehr zwischen den beteiligten Verwaltungen ein Übereinkommen für das Jahr 1938 getroffen.

Auch im Berichtsjahr hat die Reichsbahn die Motorisierung ihres Verkehrs durch den Einsatz von Personenautobussen und Lastkraftwagen wesentlich gefördert. Auf den fertiggestellten Strecken der Reichsautobahnen wurden jeweils Omnibusverkehre mit modernen Schnellreisewagen eingerichtet. Ende 1937 waren bereits 33 Reichsautobahn-Schnellinien mit einer Linienlänge von 3800 km im Betrieb. Außerdem liefen 24 Omnibuslinien über Reichsstraßen mit einer Gesamtlänge von 656 km. Hierzu traten Gemeinschaftsverkehre, insbesondere mit der Deutschen Reichspost im Umfange von rund 3000 km Linienlänge. Die Gesamtzahl der in reichsbahneigenen Omnibussen beförderten Personen ist von 480 000 im Jahre 1932 auf rund 2,5 Mio im Jahre 1937 gestiegen.

Ebenso war die Reichsbahn bestrebt, in der Güterverkehrsbedienung abseits liegende Orte und verkehrsarme Gebiete durch regelmäßige Güterkraftwagenlinien sowie durch Bedarfsfahrten im Kraftwagenladungsverkehr an das Schienennetz anzuschließen; seit 1933 wurden so etwa 6600 Orte dem Verkehr planmäßig erschlossen.

Die stark gestiegenen Betriebs- und Verkehrsleistungen führten zu einer wesentlichen Vermehrung der Gefolgschaft. Die Zahl des Gesamtpersonals betrug im Jahresdurchschnitt 1937 rund 704 000 Köpfe gegen 660 000 im Vorjahre. Ende 1937 waren bei der Reichsbahn rund 738 000 Gefolgschaftsmitglieder, darunter 446 000 Arbeiter tätig. Durch die bereits früher eingeleiteten Sondermaßnahmen wurden rund 17 000 bewährte Kämpfer für die nationale Erhebung in ihrem Dienstverhältnis gefördert. Im Jahre 1937 wurden weitere 4000 Bedienstete bevorzugt angestellt oder befördert, und zwar Inhaber des Ehrenzeichens der NSDAP und solche Nationalsozialisten, die bis zum 14. September 1930 der Partei oder ihren Gliederungen beigetreten waren.

In organisatorischer Beziehung brachte das Jahr 1937 bedeutsame Veränderungen. Das Berichtsjahr stand unter dem Zeichen

der Rückgliederung der Deutschen Reichsbahn unter die Hoheit des Reichs. Am 2. Februar 1937 ernannte der Führer und Reichskanzler den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn zum Reichs- und Preußischen Verkehrsminister. Durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 wurde die Autonomie der Reichsbahn auf die Verwaltung eines Sondervermögens des Reichs beschränkt, so daß die Reichsregierung seither die Reichsbahn unmittelbar durch ihren Reichsverkehrsminister, der gleichzeitig den Posten des Generaldirektors bekleidet, verwaltet. Alle Geschäftsstellen der Reichsbahn wurden wieder Reichsbehörden und die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte.

Hinzu trat an organisatorischen Maßnahmen die Auflösung der RBD. Ludwigshafen und die Gründung einer eigenen Reichsbahnbaudirektion Berlin am 1. Juli 1937 zur Leitung der großen neuen Bauvorhaben im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Reichshauptstadt.

Wie alljährlich so unterstützte die Deutsche Reichsbahn auch in 1937 ihr Tochterunternehmen „Reichsautobahnen" weitgehend. Zu den Reichsautobahnen waren im Dezember 1937 rund 10 250 Beamte, Angestellte und Arbeiter abgegeben bzw. für sie eingestellt. Auch hat die Reichsbahn wiederum die Dienstgüter der Reichsautobahnen zu Selbstkosten befördert — eine Unterstützung, deren Wert für die Zeit von Baubeginn bis Ende 1937 auf rund 100 Mio RM zu beziffern ist. Unverändert besorgte die Reichsbahn durch ihre Kassen und durch die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank den gesamten Finanzdienst für die Reichsautobahnen. *Dr. Hardt.*

(Fortsetzung folgt.)

Gleichschaltung der Verkehrsmittel in Frankreich.

Von
Geh. Regierungsrat **Wernekke** in Berlin.

Ein Gesetz vom 30. Juni 1937 hatte die französische Regierung ermächtigt, die nötigen Maßnahmen zu treffen, um das Gleichgewicht im Staatshaushalt herzustellen, also den Staat mit Notverordnungen zu regieren. Am letzten Tage, an dem die Regierung diese Vollmacht besaß, am 31. August 1937, hat sie einerseits dieses Recht dazu benutzt, die französischen Eisenbahnen zu einer Staatseisenbahn-Gesellschaft umzuwandeln, und andererseits ein Gesetz zu erlassen, das das Verhältnis der Verkehrsmittel Eisenbahn, Straße, Luftfahrt und Binnenschiffahrt untereinander regeln soll. Die Bestrebungen, eine solche Regelung herbeizuführen, waren schon alt, namentlich handelte es sich dabei um die richtige Verteilung des Verkehrs zwischen Straße und Eisenbahn. Die Entwicklung des Verhältnisses dieser beiden Verkehrsmittel zueinander war in Frankreich nicht anders vor sich gegangen als in anderen Ländern, wenigstens im Grundsatz, während in der Tat der Wettbewerb zwischen ihnen, durch die besonderen Verhältnisse, unter denen er sich abspielte, bedingt, dort noch etwas schärfer gewesen sein mag als anderwärts. Die Eisenbahnen klagten, daß die Straße ihnen einen großen Teil des lohnenden Verkehrs entzog, auf den sie früher ein ausschließliches Recht gehabt hatten. Die Bedingungen, unter denen die Eisenbahnen betrieben werden, seien unter Zugrundelegung dieses ausschließlichen Rechts aufgestellt worden und seien nicht gemildert worden, als dieses Recht nicht mehr bestand. Der Straßenverkehr sei in das Gebiet des Eisenbahnverkehrs eingefallen, ohne daß ihm irgendwelche der Beschränkungen auferlegt worden wären, die den Betrieb der Eisenbahnen erschweren und verteuern. Die am Straßenverkehr beteiligten Kreise

machten andererseits die Vorteile geltend, die die Beförderung von Personen und Gütern auf der Straße vor der Beförderung mit der Eisenbahn hat, und verlangten mit Nachdruck, daß ihnen der ihnen gebührende Teil des Verkehrs zugewiesen würde. Im Jahre 1934 beginnend, machte der Staat ernstliche Anstrengungen, diesen Streit zu schlichten, indem er versuchte, durch Gesetze und Verordnungen eine Gleichschaltung der Verkehrsmittel — Coordination des Transports — herbeizuführen, also jeden Verkehr dem Verkehrsmittel zuzuweisen, das zu seiner Bedienung am geeignetsten ist, nicht nur in technischer, sondern auch in wirtschaftlicher Beziehung, und zwar nicht nur in bezug auf die Wirtschaft der Verkehrsunternehmen, sondern auch auf die der Allgemeinheit. Das erstrebte Ziel wurde jedoch nicht erreicht. Die Eisenbahnen arbeiteten schon seit Jahren mit Fehlbeträgen, die dauernd anstiegen. Den Grund dafür sahen sie einerseits in ihren niedrigen Tarifen, deren Erhöhung die Regierung ihnen verweigerte, andererseits im Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel, namentlich der Straße. Da der Staat für diese Fehlbeträge aufzukommen hat, erkannte man bei der Regierung und auch bei der Gesetzgebung endlich, daß es so nicht weitergehen könne, und beschloß die Gründung der Staatseisenbahn-Gesellschaft durch den Zusammenschluß der sieben großen Eisenbahnnetze zu einem einheitlichen Unternehmen. Eine der wichtigsten Bestimmungen der Verordnung, die dieses Unternehmen ins Leben rief, vom wirtschaftlichen Standpunkt nicht nur der Eisenbahnen, sondern auch in bezug auf die Belange aller, die die Eisenbahnen benutzen, besteht darin, daß die Tarife so festgesetzt werden müssen, daß das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben hergestellt wird, so daß, wenn diese Gesetzesvorschrift richtig durchgeführt wird, die Fehlbeträge der Eisenbahnen verschwinden müssen und damit der eine Grund, den die Eisenbahnen zu ihren Klagen hatten, beseitigt wird. Zugleich sah man sich aber veranlaßt, den Eisenbahnen einerseits und damit den anderen Verkehrsmitteln andererseits den Verkehr zuzuweisen, der jedem von ihnen zukommt, in der Hoffnung, dadurch eine Gesundung ihrer Wirtschaft und eine den Belangen der Allgemeinheit Rechnung tragende Bedienung des Verkehrs herbeizuführen. Ob dieses Ziel erreicht wird, kann erst die Zukunft zeigen; die bisherigen darauf gerichteten Bemühungen haben es jedenfalls nicht gekonnt. Es muß aber doch hier auf die Vorgeschichte des Gesetzes vom 31. August 1937 eingegangen werden.

In bezug auf die Gleichschaltung von Eisenbahn und Straße sind drei Zeiträume zu unterscheiden: vom April 1934 bis Februar 1936, vom Februar 1936 bis Juni 1936 und vom Juni 1936 bis August 1937.

Im ersten Abschnitt gibt der Staat zu erkennen, daß er eine Regelung vornehmen will, und es kommen Vereinbarungen zwischen den Trägern des Verkehrs, wenigstens auf dem Gebiete des Personenverkehrs, zustande. Eine Verordnung mit Gesetzeskraft vom 19. April 1934, deren Rechtsgültigkeit angefochten, aber vom Staatsrat anerkannt worden ist, setzte beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten einen aus fünf Mitgliedern bestehenden Ausschuß mit der Aufgabe ein, Abkommen zwischen den Eisenbahnen und den Straßenverkehrsunternehmen wegen der Verteilung des Verkehrs zustande zu bringen. Sofern dies nicht gelänge, sollte ein Unparteiischer dem Minister Vorschläge für diese Verteilung machen. Nachdem der Minister die Abkommen oder die Vorschläge des Unparteiischen genehmigt hat, darf ohne seine Genehmigung kein neuer Verkehr eingerichtet werden. Drei weitere Verordnungen ergänzten die eben genannten Bestimmungen. Eine Verordnung vom 10. Juli 1935 sah die Möglichkeit vor, den Kraftverkehrsunternehmen, die denselben Verkehr wie eine Eisenbahn bedienen, die Verpflichtung zur Zahlung einer Abgabe aufzuerlegen, und von zwei Verordnungen vom 30. Oktober 1935 setzte die eine Strafen für Übertretungen der für die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel festgesetzten Vorschriften fest, durch die die Einstellung des Betriebes erzwungen werden kann, und die zweite führte, um die Entwicklung eines Fernverkehrs auf der Straße zu verhindern oder wenigstens zu erschweren, eine Genehmigungspflicht für solche Unternehmen ein.

Bei den Verhandlungen, die zu den in der Verordnung vom 19. April 1934 vorgesehenen Abkommen führen sollten, zeigte es sich, daß eine weitergehende gesetzliche Regelung der einschlägigen Fragen nötig war, und es erging daher eine Verordnung vom 25. Februar 1935 über den Personenverkehr und eine Verordnung vom 13. Juli 1935 über den Güterverkehr. Die erstgenannte Verordnung setzte für jeden Bezirk einen Verkehrsausschuß ein, der nach dem Vorbild des bereits bestehenden Landesausschusses gebildet wurde. In ihm sollten die Eisenbahnen, und zwar nicht nur die sog. großen Netze, sondern auch die Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung, und die Kraftverkehrsunternehmen vertreten sein; der Präfekt konnte durch den Bezirksoberingenieur seinen Einfluß auf diesen Ausschuß ausüben. Die Aufgabe dieses Ausschusses war, die Abkommen über die Verteilung des Verkehrs vorzubereiten und ihre Durchführung zu überwachen. Als Richtlinie wurde ihm auf den Weg gegeben, den Verkehr zum Besten der Allgemeinheit auf die Unternehmen zu verteilen, die am 19. April 1934 bestanden hatten. Die Eisenbahnen sollten dem Minister diejenigen Strecken bezeichnen, auf denen sie den Verkehr einzustellen gedächten,

weil er auf der Straße besser bedient werden könnte, und die Straßenverkehrsunternehmen sollten den Verkehr auf den Strecken einstellen, wo sie und die Eisenbahnen denselben Verkehr bedienen.

In bezug auf den Güterverkehr wurde die Einrichtung neuer Verkehrsunternehmen untersagt, und es wurde eine Aufnahme des Bestands der vorhandenen Fahrzeuge angeordnet. Die so erfaßten Fahrzeuge erhielten zunächst eine vorläufige Bescheinigung, die die Art des von ihnen gepflegten Verkehrs und ihren Verkehrsbezirk angab, und ohne diese Bescheinigung durfte kein Fahrzeug verkehren. Es wurde ein Unterschied zwischen Privat- und öffentlichem Verkehr gemacht, und für den öffentlichen Verkehr sollten auch nach dieser Verordnung Abkommen zwischen den Beteiligten über die Verteilung des Verkehrs getroffen werden. Die Eisenbahnen sollten die Bahnhöfe bezeichnen, deren Verkehr sie der Straße überlassen wollten, sowie diejenigen, auf denen sie den von der Straße herrührenden Verkehr aufzunehmen gedächten. Den Zubringerverkehr zu diesen Bahnhöfen sollten die Kraftverkehrsunternehmen besorgen, die auch den Verkehr innerhalb ihres Verkehrsbezirks sowie zwischen zwei Orten benachbarter Bezirke übernehmen sollten. Es sollten also nur bestimmte Straßenverkehrsunternehmen bestehen bleiben, und diese sollten als öffentlich anerkannt gelten. Die erwähnte vorläufige Bescheinigung sollte bei diesen Unternehmen durch eine endgültige ersetzt werden, die die Tätigkeit eines jeden Fahrzeugs festsetzte. Außerdem wurde den Fahrzeugen, die auf mittlere und weite Entfernungen verkehren, eine Abgabe auferlegt, die bis 0,25 Fr. je Tonnenkilometer steigen konnte.

Über den Erfolg dieser gesetzgeberischen Maßnahmen bis Ende 1935 konnte der Minister der öffentlichen Arbeiten an den Staatsrat berichten, daß 75 Verkehrsausschüsse die Verkehrspläne für ihren Bezirk aufgestellt hätten. 61 solche Pläne wären den Präfekten vorgelegt worden, die sie den Generalräten, den Handels- und Landwirtschaftskammern und anderen Stellen zur Prüfung übergeben hätten. Die verbleibenden 14 Pläne wären zu beanstanden gewesen und daher an die Ausschüsse zurückgegangen. 50 Pläne hätten die Präfekten an den Minister weitergeleitet zur Prüfung durch den zu diesem Zweck beim Ministerium bestehenden Ausschuß, und dieser habe zehn von ihnen mit seinem Gutachten dem Minister vorgelegt. In bezug auf den Güterverkehr sollte die Aufnahme der Fahrzeuge bis zum 1. November 1935 beendet sein, es erwies sich aber als nötig, diese Frist zu verlängern, und es war daher nicht möglich, bis zum 1. Januar 1936, wie vorgesehen, eine Regelung des Güterverkehrs vorzunehmen. Man kann also wohl sagen, es war bis dahin nichts geschehen.

Immerhin hätte im Jahre 1936 etwas geschehen können, aber plötzlich entschloß sich die Regierung, keinen der ihr vorgelegten Pläne zu genehmigen, sondern die Benutzer der Verkehrsmittel zu ihrer Beratung heranzuziehen, und die Verkehrsausschüsse wurden demgemäß erweitert; sie sind aber in dieser Form niemals in Tätigkeit getreten, und nachdem sie durch eine Verordnung vom 26. Februar 1936 ins Leben gerufen worden waren, sind sie durch eine Verordnung vom 23. November 1936 wieder aufgehoben worden. So verlief auch der zweite Abschnitt ohne Ergebnis; es kamen die Wahlen des Mai 1936 und mit ihnen eine neue Regierung. Diese gab alsbald ihre Absicht zu erkennen, die begonnene Arbeit fortzusetzen und dabei auch, wie es ihre Vorgängerin getan hatte, die Benutzer der Verkehrsmittel zu beteiligen. In einem Rundschreiben vom 12. August 1936 legte sie ihre Absichten dar. Sie gab zu, daß die Ansicht der Verkehrsunternehmen bei der Neuregelung zwar gehört werden müsse, forderte aber, daß sie nicht allein maßgebend sein solle, sondern daß die öffentlichen Belange, also die des Staates, der Bezirkskörperschaften und der Benutzer durch eine Erweiterung der Verkehrsausschüsse gewahrt werden müssen. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Kraftverkehrsunternehmen müßten daher behördlich genehmigt werden, wobei die Genehmigung den Unternehmen versagt werden müsse, die unnützerweise mit der Eisenbahn im Wettbewerb stehen. Immerhin sollten versuchsweise einige Maßnahmen getroffen werden, durch die der Eisenbahnverkehr durch einen Straßenverkehr ersetzt würde, soweit dies mit den bisher ergangenen Verordnungen vereinbar wäre.

Weiter erging am 14. November eine Anordnung, die die neue Zusammensetzung der Verkehrsausschüsse regelte. Es wurde durch Umwandlung des bereits bestehenden Ausschusses beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Landesausschuß — Comité central de coordination — geschaffen, dessen Vorsitzenden der Minister zu ernennen hat, dem drei Mitglieder des Landeswirtschaftsrats, je ein Vertreter der Landwirtschaftskammern und der Handelskammern und die fünf bisherigen Mitglieder des alten Ausschusses aus den Kreisen der Verkehrsunternehmen angehören. Der Minister kann verlangen, daß der Ausschuß den Generaldirektor der Eisenbahnen im Ministerium als Vertreter der Regierung hört, und der Ausschuß kann andererseits diesen Beamten zu seinen Beratungen zuziehen. In den verkehrstechnischen Ausschüssen der Bezirke hat der Präfekt den Vorsitz zu führen; dem Ausschuß gehören an zwei Vertreter des Generalrats des Bezirks, der Oberingenieur des Bezirks, zwei vom Verkehrsamt und von der Post- und Telegraphen-

verwaltung bezeichnete Mitglieder der Handels- und der Landwirtschaftskammer, die fünf Vertreter der Verkehrsunternehmen, die den früheren Ausschuß gebildet hatten. Der Bezirksdirektor der Post- und Telegraphenverwaltung nimmt an den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme teil.

Ein Rundschreiben, gerichtet an die Präfekten, vom 23. November 1936 klärte einige zweifelhafte Fragen auf und gab Richtlinien für die Tätigkeit der Bezirksausschüsse. Danach sollten die Ausschüsse benachbarter Bezirke bei Ermittlung der stillzulegenden Eisenbahnstrecken zusammenarbeiten. Das Ergebnis ihrer Beratungen sollte vom Präfekten dem Generalrat sowie den Handels- und den Landwirtschaftskammern vorgelegt und dann mit deren Stellungnahme an den Minister weitergeleitet werden. Nach diesem Verfahren ist auf neun Strecken von zusammen 189 km Länge der Süd-, der Nord- und Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn der Personenverkehr eingestellt worden. Das Rundschreiben wies die Präfekten ferner an, darauf bedacht zu sein, daß die kleinen ländlichen Fuhrunternehmer mit der Beförderung der Güter zu und von der Eisenbahn befaßt würden, daß sie also mit der Eisenbahn nicht in Wettbewerb träten, sondern mit ihr zusammenarbeiteten. Dagegen sei die Beförderung schwerer Güter auf größere Entfernung Sache der Eisenbahnen, und der Verkehr großer und schwerer Wagen dürfe auch mit Rücksicht auf den Zustand der Straßen nicht gefördert werden.

In einem an den Vorsitzenden des Landesausschusses gerichteten Schreiben vom 1. März 1937 fordert der Minister diesen Ausschuß auf, seine Arbeit unverzüglich aufzunehmen und ihm seine Vorschläge zu unterbreiten; zugleich gibt er Richtlinien für diese Arbeit. Nach diesen soll das Einverständnis der Verkehrsträger nicht mehr die Grundlage der Neuregelung bilden; es bestehe ferner kein Anlaß, allen Straßenverkehrsunternehmen, deren Betrieb bei der Neuregelung verändert oder stillgelegt werden muß, eine Entschädigung zuzubilligen; der Betrieb der Straßenverkehrsunternehmen bedürfe der Genehmigung, und das gelte auch für die bereits vorhandenen derartigen Unternehmen; das Verbot der Gründung neuer Straßenverkehrsunternehmen bleibe aufrechterhalten. Eine Schließung von Eisenbahnstrecken der großen Eisenbahngesellschaften komme nicht in Frage, außer wenn diese Maßnahme von den Generalräten befürwortet wird; dagegen könne der Betrieb einzelner Eisenbahnstrecken so umgestaltet werden, daß der Verkehr teilweise auf der Schiene und teilweise auf der Straße bedient wird, wobei die Fahrpläne so einzurichten wären, daß jede Doppelbedienung des Verkehrs vermieden wird. Die Verpachtung von Strecken

der Hauptbahnen an die Nebenbahnen sei ins Auge zu fassen. Soweit Nebenbahnen oder vertragsmäßige Kraftverkehrsunternehmen in Frage kämen, sei die genehmigende Behörde als Herrin über den Verkehr anzusehen, was gleichbedeutend damit sei, daß an diesen Unternehmen nichts geändert werden dürfe, ohne daß diese Behörde zustimmt.

So viel über die Vorgeschichte der Neuregelung vom 31. August 1937 in bezug auf das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Straße; nun zur Vorgeschichte, soweit dabei die Binnenschiffahrt beteiligt ist. In dieser Beziehung sind vom Mai 1934 bis zum November 1936 so zahlreiche Anordnungen in Form von Verordnungen und Erlassen ergangen, daß deren Aufzählung im einzelnen nicht möglich ist. Sie wurden alle von dem Gedanken beherrscht, daß gebietsweise Abkommen über die Verteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt getroffen werden sollten, daß die Zahl der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt beschränkt werden solle und daß die Beförderung von Stückgut der Eisenbahn vorbehalten werden solle. Für die verschiedenen Landesteile wurden Verkehrsausschüsse eingesetzt, in denen die Verwaltungsbehörden, die Eisenbahnen und die Binnenschiffahrt vertreten sind und die eine Verbindung zwischen den beiden Verkehrsmitteln herzustellen haben. Ihre Zahl beträgt sieben, und ihre Zuständigkeit ist örtlich nach dem Zusammenhang der Wasserstraßen abgegrenzt. Die Ausschüsse hören die Beteiligten und legen ihre Vorschläge dem Landesausschuß vor. Dieser hat seinen Sitz beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten und besteht aus je einem von den Eisenbahnen und von der Binnenschiffahrt benannten Sachverständigen und einem Unparteiischen, den diese Sachverständigen zu benennen haben. Nach Anhörung der Handelskammern legt der Landesausschuß seinen Bericht dem Minister vor, der über die Durchführung befindet.

Eine Untersuchung des Landwirtschaftsrats hatte ergeben, daß die Flotte, die auf den Binnenwasserstraßen verkehrt, zu groß ist; es gibt im Jahre nur für 165 Tage Arbeit für diese Schiffe, und an 200 Tagen liegen sie still. Abgesehen von gewissen Ausnahmen darf deshalb keine neue Einheit in die Binnenschiffahrtsflotte eingestellt werden, es sei denn als Ersatz für ein abgängiges Schiff. Auf diese Art sollen die Betriebsmittel der Binnenschiffahrt besser ausgenutzt werden, wodurch die Betriebskosten vermindert werden. Der Wettbewerb ausländischer Reedereien auf den französischen Binnenwasserstraßen soll eingeschränkt werden, und gewerblichen Werken, die eigene Schiffe besitzen, wird die Ausführung von Beförderungen für Rechnung Dritter verboten.

Die Beförderung von Stückgut auf den Binnenwasserstraßen ist nur dann zugelassen, wenn der Reeder schon in den vorangegangenen Jahren diesen Verkehr gepflegt hat, und auch dann nur nach besonderer Genehmigung. Auf diese Art soll den Eisenbahnen der Stückgutverkehr mit seinen hohen Tarifen erhalten bleiben.

Auf dem Gebiete der Verteilung des Verkehrs zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt war man vor der letzten Regelung bereits erheblich weiter gediehen als in bezug auf das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Straße. Alle Beteiligten zeigten Entgegenkommen und unterstützten die Ausschüsse bei ihrer Arbeit, die bereits im Dezember 1934 aufgenommen wurde. Es kamen vier Vereinbarungen über die Verteilung des Verkehrs zustande, und zwar für das Gebiet der Rhone und das der Loire, für die Bretagne und für den Süden des Landes. Daneben bestehen eine Anzahl Sonderabkommen, durch die Unterbietungen bei den Frachtsätzen verhindert werden. Kein Tarifsatz der Eisenbahn, der die Binnenschiffahrt berührt, wird seit 1935 eingeführt, ohne daß die Ausschüsse ihn geprüft hätten.

Der Luftverkehr hat in den letzten Jahren solche Fortschritte gemacht, daß man es für nötig hielt, auch sein Verhältnis zur Eisenbahn und zur Schiffahrt zu regeln, und da alle drei Verkehrsmittel an demselben Verkehr beteiligt sein können, ist dies gemeinschaftlich durch eine Verordnung vom 30. Oktober 1935 geschehen. Durch diese Verordnung ist ein Ausschuß „Fer-air-mer" eingesetzt worden, dessen Mitglieder Vertreter der Eisenbahnen, der Küsten- und der Seeschiffahrt sowie des Luftverkehrs sind. Ein Unparteiischer, den der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit den Ministern der Luftfahrt und der Handelsmarine ernennt, legt die Berichte dem Minister vor, wenn die Mitglieder des Ausschusses sich nicht einigen können. Die Aufgabe des Ausschusses besteht darin, ein Einvernehmen in allen Fragen herbeizuführen, die zwei oder alle drei der Verkehrsmittel berühren. Er hat diese Aufgabe bereits in bezug auf eine Anzahl Fragen erfüllt, die namentlich die Eisenbahntarife beim Wettbewerb mit der Küstenschiffahrt und die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn- und Luftverkehr betreffen.

Über allen den bisher genannten Ausschüssen steht, durch einen Erlaß vom 9. Juli 1935 ins Leben gerufen, das „Comité supérieur de coordination des Transports" beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten, in dem der Minister den Vorsitz führt. Sein Stellvertreter im Vorsitz ist der Vorsitzende der Abteilung für öffentliche Arbeiten im Staats-

rat, und seine weiteren Mitglieder sind die Direktoren der Abteilungen für die Eisenbahnen und Straßen, für die Wasserstraßen und Seehäfen, für die Handelsluftfahrt, für die Handelsflotte und den Seebau, für den Haushalt und die Rechnungsprüfung im Ministerium. Die Aufgabe dieses Ausschusses ist die Vorbereitung einer einheitlichen Politik in bezug auf das Verkehrswesen zum Besten der allgemeinen Wirtschaft. Er bearbeitet alle Fragen, die über die Zuständigkeit der vorher erwähnten Ausschüsse hinausgehen und legt dem Ministerrat nach Befinden seine Berichte vor.

So stand die Gesetzgebung, und dies waren die Einrichtungen, deren Zweck eine Gleichschaltung des Verkehrs und dessen sachgemäße Verteilung auf die Verkehrsmittel war, als die Regierung durch das eingangs erwähnte Gesetz vom 30. Juni 1937 die Ermächtigung erhielt, Notverordnungen zu erlassen. Sie machte von diesem Recht, wie nicht anders zu erwarten, umfangreichen Gebrauch, und die Notverordnungen, die sie erließ, behandelten auch schon vor der grundlegenden Verordnung vom 31. August 1937, die sich ausschließlich auf das Verkehrswesen bezieht, eine Anzahl das Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander berührende Fragen. Namentlich das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Straße wurde von den Neuerungen betroffen, aber auch das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt blieb nicht unberührt. Ein „Conseil supérieur des Transports", auf den noch näher einzugehen sein wird, trat an die Stelle der bisher mit der Behandlung der einschlägigen Fragen betrauten Körperschaften.

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die die Regierung auf Grund ihrer Sondervollmachten auf dem Gebiete des Verkehrswesens ergriff, gehörte eine Erhöhung der Eisenbahntarife, die in zwei Stufen am 12. Juli und am 16. August 1937 vorgenommen wurde. Dadurch wären an sich die Straßenverkehrsunternehmen mit ihren Tarifen billiger geworden als die Eisenbahnen, und es wäre das Gegenteil von dem erreicht worden, was bezweckt war: der Verkehr wäre von der Schiene auf die Straße abgewandert, die Eisenbahnen hätten zwar für die einzelne Leistung eine höhere Vergütung bekommen, aber ihre Einnahmen wären wegen des Rückgangs des Verkehrs zurückgegangen oder wenigstens nicht so gestiegen, wie beabsichtigt war. Die Straßenverkehrsunternehmen wurden daher im Rahmen eines Erlasses vom 8. Juli 1937 einer Genehmigungspflicht unterworfen, und ihre Betriebsstoffe wurden mit einer neuen Steuer belegt. Ein Erlaß vom 16. Juli 1937 setzte ferner die Abgaben neu fest, die die Straßenverkehrsunternehmen auf Grund älterer Be-

stimmungen an sich zu leisten hatten. Zugleich billigte der Ausschuß für die Überwachung der Preise den Straßenverkehrsunternehmen das Recht zu, ihre Tarife im Güterverkehr um 18 %, im Personenverkehr um 25 % zu erhöhen. In der Begründung dieser Genehmigung wurde darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnen und damit der Staat ebenso wie die Allgemeinheit ein Interesse daran hätten, daß zwischen Eisenbahn- und Straßenverkehr ein Gleichgewicht erhalten bliebe, wie es sich aus der sachgemäßen Ausnutzung der beiden Verkehrsmittel ergibt, das aber gestört werden würde, wenn die Tarife beider zu weit voneinander abwichen.

Die Möglichkeit, den privaten Güterverkehr mit einer Abgabe zu belegen, war schon durch die früher erwähnten Verordnungen gegeben. Nunmehr wurde für die dem privaten Güterverkehr dienenden Fahrzeuge eine Verpflichtung zu einer amtlichen Anmeldung mit dem Ziele der Erteilung eines Zulassungsscheins für Straßenverkehrsmittel eingeführt, sofern diese die Grenzen des Bezirks, in dem der Unternehmer seinen Wohnsitz hat oder von dem aus sie betrieben werden, oder die des Nachbarbezirks überschreitet. Ausgenommen von dieser Anmeldepflicht sind Pferdefuhrwerke und eine Anzahl Sonderzwecken dienende Fahrzeuge, wie diejenigen der Post zur Beförderung von Telegrammen, diejenigen des Heeres, der Flotte und der Luftwaffe und die landwirtschaftlichen Zwecken dienenden Fahrzeuge. Die jährliche Abgabe, die diese Fahrzeuge zu zahlen haben, beginnt für Fahrzeuge von 3 t bis 5 t Gewicht mit 1000 Fr. und steigt für Fahrzeuge zwischen 10 t und 13 t Gewicht auf 4000 Fr.; schwerere Fahrzeuge zahlen 4000 Fr. vermehrt um 500 Fr. für jede weitere Tonne. Für Fahrzeuge, die einem im Umherziehen betriebenen Gewerbe dienen, ist die Abgabe um 75 % ermäßigt. Fahrzeuge mit Antrieb durch elektrische Speicher, solche mit Gaserzeuger und mit Antrieb durch Preßgas sind auf zwei Jahre von der Abgabe befreit und zahlen dann die Hälfte. Für ausländische Fahrzeuge ist eine Gebühr von 50 Fr. täglich zu zahlen, gleichviel wie schwer sie sind. Das Aufkommen aus dieser Steuer fällt zu drei Vierteln dem Staat, zu einem Viertel den Bezirken zu.

Aehnliche Bestimmungen gelten für die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienenden Fahrzeuge. Die Lastkraftwagen haben eine Gebühr von 500 Fr. für jede Tonne ihrer Tragfähigkeit, die Personenfahrzeuge eine Gebühr von 125 Fr. für jeden Sitzplatz zu zahlen. Für Fahrzeuge, die nur im Heimatbezirk oder dessen Nachbarbezirken verkehren, wird die Gebühr auf die Hälfte ermäßigt. Für ausländische

Fahrzeuge wird eine Gebühr von 75 Fr. je Tonne und Tag erhoben, wenn sie dem Güterverkehr dienen, und von 3 Fr. je Sitzplatz und Tag, wenn sie Personen befördern.

Die Steuern auf die Betriebsstoffe werden sehr beträchtlich erhöht. Von dieser Erhöhung werden namentlich die Lastkraftwagen betroffen, während die Droschken geschont werden und der Nachlaß an Steuer, den die Landwirtschaft genießt, unberührt bleibt.

Nunmehr zur Neuordnung durch die Verordnung vom 31. August 1937[1]. Das Comité de coordination beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird aufgehoben, die technischen Bezirksausschüsse erhalten die Eigenschaft von Behörden. Die Kosten dieser Behörden sind durch eine Umlage aufzubringen, an der alle öffentlichen Verkehrsunternehmen auf Straße und Schiene beteiligt werden.

Die Verordnung gibt die Möglichkeit, die Schließung von Verkehrsbetrieben zu erzwingen, die mit einem anderen in einem für schädlich erachteten Wettbewerb stehen. Die Eigentümer derartiger Betriebe sind insoweit zu entschädigen, als sie dann für ihre Betriebsmittel und Betriebseinrichtungen keine andere Verwendung haben, und zwar durch Zahlung eines Betrages, der höchstens den nicht abgeschriebenen Wert ihres Eigentums erreicht. Die Entschädigung hat der Betrieb zu leisten, zu dessen Gunsten die Stillegung jenes anderen Betriebes erfolgt. Die Bezirke können sich an dieser Entschädigung beteiligen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann die Eisenbahnen oder mit Unterstützung aus öffentlichen Mitteln arbeitende Betriebe ermächtigen, die stillgelegten Betriebe zu übernehmen; das gleiche Recht haben die Bezirke gegenüber Betrieben, die von ihnen genehmigt sind oder von ihnen unterstützt werden. Die Höhe der Entschädigung wird von drei Sachverständigen festgesetzt, die, wenn keine Einigung unter den Beteiligten zustande kommt, vom Conseil supérieur des transports ernannt werden. Soweit den Bezirken durch derartige Umstellungen Kosten erwachsen, können dazu die Beträge verwendet werden, die ihnen aus den Abgaben der Kraftfahrzeuge und aus sonstigen die Kraftwagen belastenden Steuern zufallen.

Nach dem 1. September 1937 darf kein neues dem öffentlichen Verkehr dienendes Straßenverkehrsunternehmen ohne Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten eröffnet werden, der vor Erteilung der Genehmigung die technische Bezirksbehörde und den Conseil supé-

[1] Die Verordnung ist unter dem Abschnitt Rechtsprechung und Gesetzgebung in diesem Heft abgedruckt.

rieur des transports hört[1]. Bereits erteilte Genehmigungen kann der Minister zurückziehen. Er kann auch seine Befugnisse den Präfekten übertragen.

Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen der Verordnung vom 31. Juli 1937 werden mit einer Geldstrafe geahndet, deren Betrag — 16 bis 200 Fr. — in anbetracht des Standes der französischen Währung allerdings lächerlich gering ist. Handelt es sich dabei um Zuwiderhandlungen gegen Anordnungen, die in bezug auf die Einrichtung neuer Betriebe getroffen worden sind, so kann im Wiederholungsfall der Zulassungsschein für das betreffende Fahrzeug auf drei Monate entzogen werden. Unabhängig von diesen Strafmaßnahmen kann der Präfekt eine Strafe von 200 Fr. festsetzen. Die Zuwiderhandlungen können durch alle Beamten festgestellt werden, die mit der Beaufsichtigung des Verkehrs betraut sind, namentlich durch die Gendarmerie; auch andere Personen können hierzu ermächtigt werden.

In bezug auf den öffentlichen Personenverkehr werden die Gemeinden und Bezirke ermächtigt, die Verträge, die sie mit diesem Verkehr dienenden Unternehmen abgeschlossen haben, insoweit abzuändern, als es die neue Verteilung des Verkehrs nötig macht. In bezug auf die Pläne für diese neue Verteilung des Verkehrs sagt der Bericht, der die Verordnung vom 31. August 1937 begleitet, daß die richtige Zusammenarbeit der Personenverkehrsmittel nur unter drei Bedingungen gewährleistet werden könne, nämlich wenn die Bezirke, die diese Unternehmen genehmigen und unterstützen, dabei, soweit die örtlichen Verhältnisse in Frage kommen, beteiligt werden, wenn weiter die Mittel, die ihnen wie erwähnt aus der Belastung der Kraftwagen zufließen, zur Neuordnung des Verkehrs im Bezirk und zur Umstellung der Betriebe, bei denen eine Doppelbedienung des Verkehrs vorliegt, verwendet werden, und wenn mit den Eisenbahnen bei der Einrichtung des Kraftwagenverkehrs zusammengearbeitet wird, der einen Eisenbahnverkehr ersetzen soll. Dabei müssen auch die Generalräte mitwirken, die dazu berufen sind, bezirksweise die Pläne für das Zusammenarbeiten der Personenverkehrsmittel unter Mitarbeit der technischen Bezirksbehörden aufzustellen. Demnach werden diese Pläne unter Berücksichtigung der Be-

[1] Für den Werkverkehr (camionage privé) bestimmt eine Verordnung vom 31. Dezember 1937, daß Lastkraftwagen im Werkverkehr, die ja ohne Genehmigung zugelassen sind, Durchschreibeblocks als Fahrtenbuch mit sich führen müssen, die genaue Angaben über Namen des Eigentümers, Art, Herkunft und Ziel der Fracht usw. enthalten. Dadurch soll den Gendarmeriebeamten die Kontrolle erleichtert werden, ob der Lastkraftwagen keine verbotene Zuladung oder Rückfracht enthält, die den Betrieb des Werks nichts angeht.

dürfnisse der Benutzer der Verkehrsmittel von der technischen Bezirksbehörde aufzustellen sein, wobei vorzuschlagen ist, welche Betriebe einzustellen sind; sie werden weiter den Generalräten vorzulegen sein, die sie prüfen und mit den Beteiligten über sie verhandeln, worauf sie an den Minister der öffentlichen Arbeiten weitergeleitet werden, der sie, unter Umständen mit Abänderungen, genehmigt. Sofern diese Pläne dem Minister am 1. Juli 1938 noch nicht vorliegen, verfügt er nach Gehör des Conseil supérieur des transports über das, was zu veranlassen ist.

Für die in diesem Plan vorgesehenen Verkehrsbetriebe gelten Vorschriften, die der Minister der öffentlichen Arbeiten erläßt und die sich namentlich auf die Fahrpläne, die zu befahrenden Strecken, die Tarife, die Verpflichtung, den Betrieb durchzuführen, die Übernahme des Postverkehrs und die Versicherung beziehen. Durch Abkommen zwischen dem Generalrat und dem Unternehmen können derartige Betriebe der Aufsicht des Bezirks unterstellt werden, der dann auch die nötigen Vorschriften für den Betrieb festsetzt.

Unternehmer oder Besitzer von Einzelwagen, die auf bestimmten Strecken einen öffentlichen Reiseverkehr mit Droschken oder ähnlichen Fahrzeugen betreiben, müssen vom 1. Januar 1938 an einem Verband angehören, der allein berechtigt ist, die für seine Mitglieder nötige Genehmigung zum Betriebe ihrer Fahrzeuge durch den Minister entgegenzunehmen.

Sofern ein Straßenverkehr, der einen Eisenbahnverkehr ersetzt, bei wirtschaftlicher Betriebsführung seine Kosten nicht zu decken vermag, kann die Eisenbahn durch den Minister der öffentlichen Arbeiten angewiesen werden, diesen Betrieb zu unterstützen.

Unternehmer, die mit mehr als zwei Fahrzeugen zu zehn Sitzplätzen einen Gelegenheitsverkehr betreiben, müssen die Aufträge, die sie ausführen, anzeigen und dabei den Preis angeben, der insoweit für ihre Leistungen bezahlt wird, als sie in der Beförderung von Personen bestehen; er muß mindestens so hoch sein wie die Fahrpreise der öffentlichen Verkehrsmittel, die, sei es auf der Straße oder auf der Schiene, die entsprechenden Wege befahren. Diese Unternehmer können ihre Abgabe in der Form entrichten, daß sie für jeden Tag und jeden Sitzplatz die Gebühr von 2 Fr. bezahlen, die auf die Hälfte vermindert wird, wenn sie nur im eigenen Bezirk oder in den anstoßenden Bezirken ihre Wagen verkehren lassen.

Die aufrechterhaltenen Kraftwagenbetriebe haben ein Anrecht auf Wahrung ihrer Belange durch die Bezirke und Gemeinden. Diese haben daher mit ihnen neue Verträge abzuschließen; kommen solche Verträge

nicht zustande, so sind die alten Verträge auf Antrag durch den Minister der öffentlichen Arbeiten, der vorher den Minister des Innern hört, zu kündigen, und neue Verträge sind durch den Minister der öffentlichen Arbeiten zusammen mit dem Minister des Innern und dem Finanzminister festzusetzen.

Der Neuordnung des öffentlichen Güterverkehrs liegen drei Gedanken zugrunde: der Verkehr soll, soweit es sich nicht um einen Verkehr auf größere Entfernung handelt, möglichst wenig durch behördliche Vorschriften beengt werden; die Betriebe, die Wagen auf der Straße verkehren lassen, müssen zu Verbänden zusammengefaßt werden, die der Verwaltung die Überwachung darüber ermöglichen, daß die diesen Betrieben auferlegten Tarife auch eingehalten werden; es müssen alle Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, daß die Sonderzwecken dienenden Fahrzeuge Rückfrachten annehmen, für die sie nicht bestimmt sind. Der Güterverkehr auf der Straße wird in drei Gruppen eingeteilt: städtischer und ländlicher Rolldienst, Nahverkehr und Fernverkehr. Die Grenzen der drei Verkehrsarten werden für jeden Ausgangspunkt nach der Dichte des Eisenbahnnetzes und des Verkehrs und der Bedeutung des Verkehrsgebiets festgesetzt. Die technische Bezirksbehörde teilt die Betriebe den drei Gruppen unter Überwachung durch den Conseil supérieur des transports zu. Die Betriebe für den ländlichen Rolldienst sind nur anzumelden; sie sind von Gebühren befreit. Der städtische Rolldienst soll noch durch einen Erlaß geregelt werden.

Die Neuordnung des Güterverkehrs auf nahe und weite Entfernungen geht in zwei Stufen vor sich. Für beide Verkehrsarten gilt zunächst, daß sie der der Betriebseröffnung vorhergehenden Genehmigung bedürfen und daß ihnen ihr Verkehr zugeteilt wird. Die Genehmigung wird durch den Minister der öffentlichen Arbeiten erteilt, der dabei ihren Verkehrsbereich abgrenzt, die Dauer der Genehmigung bestimmt und die zwischen dem Straßenverkehrsmittel und der Eisenbahn zu treffenden Abkommen bezeichnet. Den Straßenverkehrsbetrieben, die den Nahverkehr pflegen, bleibt die Wahl der von ihnen zu befahrenden Strecken, die Festsetzung ihrer Tarife und der Güter, die sie zur Beförderung annehmen, überlassen; Bedingung ist dabei, daß durch sie kein Wettbewerb mit den vorhandenen Eisenbahnen entsteht und daß der schwere Massenverkehr der Eisenbahn überlassen wird. Diese Betriebe haben die früher genannten Abgaben zu zahlen.

Für die Betriebe, die den Fernverkehr pflegen, sind Gebühren zu zahlen, deren Höhe noch endgültig durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Finanzminister nach Gehör des Conseil supé-

rieur des transports festzusetzen ist. Sie können in zwei Fällen ermäßigt werden, einmal wenn die Betriebe zu einem Verband zusammengeschlossen werden, der die Einhaltung der mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft vereinbarten und vom Minister genehmigten Tarife überwacht, und ferner wenn Sonderzwecken dienende Fahrzeuge ausschließlich zu dem Zweck verwendet werden, zu dem sie bestimmt sind, also weder als Zuladung noch als Rückfracht andere Güter befördern.

Wenn die Verbindungen unter den Verkehrsunternehmen hergestellt und die neuen Tarife für den Straßenverkehr eingeführt sind, werden die technischen Bezirksbehörden und der Conseil supérieur die Grundlagen für eine sachgemäße Verteilung des öffentlichen Güterverkehrs aufzustellen haben, wobei Doppelbedienung von Verkehrsbeziehungen, die den allgemeinen Belangen schaden könnte, zu vermeiden sein wird. An Stelle des Wettbewerbs, der durch eine solche Doppelbedienung verursacht wird, muß ein Zusammenarbeiten zwischen dem Straßen- und dem Eisenbahnverkehr treten, das einerseits den Belangen der Versender und Empfänger gerecht wird, andererseits aber für den Fernverkehr der Eisenbahn den Vortritt einräumt. Namentlich der Conseil supérieur wird in dem Sinne zu arbeiten haben, daß der Eisenbahn in bezug auf den Fernverkehr ihr Recht wird. Wenn Unternehmer, die Verkehr auf der Straße auf große Entfernung betreiben, auf die Vorschläge, ihren Verkehr der Eisenbahn zu überlassen, nicht eingehen, verlieren sie das Recht, ihre Betriebsmittel zu erneuern, so daß sie also, wenn ihre Wagen abgenutzt sind, ihren Betrieb einstellen müssen. Die Lebensdauer derartiger Betriebe ist also befristet, und da die neuen gesetzlichen Vorschriften auch Bestimmungen enthalten, die der Sicherheit des Betriebes dienen sollen, so wird man wahrscheinlich bald die Möglichkeit finden, den Zustand der Fahrzeuge zu beanstanden, sie für nicht mehr brauchbar zu erklären und so die Einstellung derartiger Betriebe zu erzwingen.

Die Eisenbahnen können ermächtigt werden, die Mittel, die ihnen aus dem zurückgewonnenen Verkehr zufließen, zur Ausgestaltung des Ersatzverkehrs zu verwenden. Den Bezirken fällt ein Teil der Einnahmen zu, die aus den Abgaben der dem öffentlichen Verkehr dienenden Lastkraftwagenbetriebe herrühren.

Obgleich in bezug auf die Beteiligung der Binnenschiffahrt, wie erwähnt, bereits einige befriedigende Ergebnisse erreicht worden sind, sieht doch die Verordnung vom 31. August 1937 auf diesem Gebiete noch einige Neuerungen vor. Die Besitzer von einzelnen Fahrzeugen, die diese selbst führen, klagen nämlich darüber, daß sie häufig allzu lange

warten müßten, ehe ihnen Frachten zugeteilt werden, nachdem sie sich an den zuständigen Stellen zur Entgegennahme von Aufträgen gemeldet haben, so daß sie ihrem Beruf nicht mit Erfolg nachgehen können. Es wird ihnen daher ein Teil des Verkehrs zu Wasser zugewiesen, indem jeder Vermittler, der einen Frachtvertrag für die Beförderung von Gütern auf den Binnenwasserstraßen abschließt, verpflichtet ist, ihnen einen Teil der Güter zur Beförderung zuzuweisen. Dieser Teil wird von Zeit zu Zeit für jeden Bezirk festgesetzt. Über den Preis, der für die Beförderung dieser Güter zu entrichten ist, sind besondere Abkommen unter Zugrundelegung bezirksweise festgesetzter Frachtsätze abzuschließen.

Die Durchführung der Neuerungen im französischen Verkehrswesen, die vorstehend angedeutet worden sind, und der Neuerungen, die die Abmachungen zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften sowie die Gründung der Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Folge haben, macht auch Änderungen an den höchsten Stellen nötig, die mit der Überwachung des Verkehrswesens betraut sind. So wird die Generaldirektion der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in eine Generaldirektion der Eisenbahnen und des Verkehrs umgewandelt, und es wird der schon wiederholt erwähnte Conseil supérieur des transports gegründet, für dessen Bezeichnung es schwer ist, ein kurzes treffendes deutsches Wort zu finden, und der daher hier mit seinem französischen Namen erscheinen möge. Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten bestand vor dem Jahre 1933 eine Eisenbahn- und eine Straßendirektion. Beide wurden im genannten Jahr zu einer Generaldirektion der Eisenbahnen und Straßen vereinigt, aber im Jahre 1936 wieder getrennt, und die jetzige Generaldirektion der Eisenbahnen und des Verkehrs bedeutet nicht etwa die Wiederherstellung des Zustandes, der von 1933 bis 1936 bestanden hat; die Straßendirektion, die Wasserstraßen- und Hafendirektion bleiben vielmehr bestehen, aber der neuen Generaldirektion wird außer den Aufgaben, die bisher die Eisenbahndirektion zu erfüllen hatte, noch die Bearbeitung aller der Fragen zugewiesen, die mit dem Zusammenarbeiten der Verkehrsmittel verknüpft sind. Ihr Leiter gehört dem Conseil supérieur als Vertreter der Regierung an. Diese Körperschaft steht neben dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Sie hat neben einem Präsidenten und den Vorsitzenden ihrer Unterausschüsse 81 Mitglieder. Von diesen Mitgliedern sind 18 Vertreter der Verkehrsunternehmen, 9 Vertreter der Gefolgschaft dieser Unternehmen, 27 Vertreter der Benutzer der Verkehrsmittel und 27 Vertreter der öffentlichen Verwaltung. Zu den Aufgaben des Conseil

supérieur des transports gehört die Aufstellung der Pläne für die Errichtung oder Schließung von Betrieben, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie für die Herstellung von Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, die Aufstellung der Pläne für auszuführende Arbeiten oder zu beschaffende Betriebsmittel, soweit sie Einfluß auf die Beziehungen der Verkehrsmittel untereinander haben, die Erörterung allgemeiner Fragen, die polizeiliche Aufsicht über den Verkehr, die Sicherheit des Betriebes und die Versicherung betreffend, ferner von Tarifangelegenheiten, namentlich derjenigen, die das Verhältnis der verschiedenen Verkehrsmittel zueinander beeinflussen, die Erörterung der Leistungen der einzelnen Verkehrsmittel und ihre Ausnutzung, überhaupt alles, was das Zusammenarbeiten der Verkehrsmittel betrifft. Die Minister können dem Conseil supérieur des transports Sonderaufgaben stellen, zu deren Bearbeitung er verpflichtet ist; er kann insbesondere über seine Meinung über Verträge mit den Gewerkschaften, über die Arbeitsbedingungen, über Lohnfragen und über die Einrichtungen gefragt werden, die den Ruhestand betreffen. Die Befugnisse der früheren Ausschüsse, die diese Fragen bearbeitet haben, gehen an den Conseil supérieur des transports über. Innerhalb seines Rahmens können Sonderausschüsse gebildet werden, und er kann die Bearbeitung einzelner Fragen einem ständigen engeren Ausschuß übertragen, der darüber in der nächsten Sitzung zu berichten hat. Die Stellungnahme des Conseil supérieur wird durch Abstimmung festgelegt; widerspricht sie der Auffassung des ständigen Ausschusses oder einer früheren Stellungnahme, so ist zweimalige Beratung nötig. Seine Tätigkeit ist zunächst nur eine beratende, der Minister der öffentlichen Arbeiten oder die sonst beteiligten Minister können ihm aber auch die Entscheidung über gewisse Fragen übertragen. Diese ist dann endgültig, wenn der zuständige Minister nicht innerhalb eines Monats Einspruch erhebt. Führt ein Verkehrsunternehmen die Anordnungen nicht durch, die der Conseil supérieur des transports oder ein Minister auf seinen Vorschlag getroffen hat, so kann eine Frist gesetzt werden, nach deren nutzlosem Ablauf die angeordneten Maßnahmen von Amts wegen auf Kosten des Verkehrsunternehmens getroffen werden. Die Kosten, die der Conseil supérieur des transports verursacht, trägt zunächst der Haushalt des Ministers der öffentlichen Arbeiten, sie sind ihm aber von der Staatseisenbahn-Gesellschaft und den anderen Verkehrsunternehmen zu ersetzen.

Für das Zusammenarbeiten der Pariser Verkehrsmittel und derjenigen in Algerien sind Sonderbestimmungen getroffen, auf die aber hier nicht eingegangen werden soll.

* * *

Die vorstehende Darlegung, die bei dem Umfang der gesetzgeberischen Maßnahmen auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht erschöpfend sein, sondern manches nur andeuten kann, läßt erkennen, daß man in Frankreich in den letzten Jahren eifrig bemüht gewesen ist, Ordnung im Verkehrswesen zu schaffen. Es ist zunächst viel verordnet und verfügt worden, ohne daß etwas erreicht worden ist. Die Verordnung vom 31. August soll nun durchgreifen. Ihr Erfolg wird bei vielen gesetzgeberischen Maßnahmen davon abhängen, wie sie gehandhabt wird. Der ihr zugrunde liegende Gedanke besteht darin, daß eine Doppelbedienung des Verkehrs durch zwei im Wettbewerb stehende Verkehrsmittel vermieden werden soll und daß da, wo eine solche Doppelbedienung vorliegt, nur eins der Verkehrsmittel, und zwar dasjenige, das den betreffenden Verkehr am zweckmäßigsten bedienen kann, aufrechterhalten werden soll — zweifellos ein gesunder Gedanke.

Die Bulgarischen Staatseisenbahnen und Häfen 1932 bis 1935.

(Geschäftsjahre 1932/33, 1933/34, 1934 1. April bis 31. Dezember, 1935 Kalenderjahr)[1].

Von

Dr.-Ing. Remy in Köln.

(Mit 1 Übersichtskarte, 5 Bildern und 1 Streckenbelastungskarte.)

I. Allgemeine Lage des Landes.

Die hier zur Besprechung stehende Zeit von 1932 bis 1935 ist politisch und wirtschaftlich einer der sorgenbeladensten Zeitabschnitte der bulgarischen Geschichte. Nicht nur daß die Weltwirtschaftskrise, die sich im Gefolge der Pariser Vorortdiktate einstellte, das Land in eine tiefe Notlage zerrte, mit ihr zusammen oder vielleicht gerade in ihrem Gefolge wurde das innerpolitische Dasein Bulgariens in schwerster Form erschüttert. Verstiegene idealistische Träume, panslawistische Reminiszenzen, ehrgeizige, machtpolitische Tendenzen, Streit um die Verfassungsform, Republik oder Monarchie, Wühlereien Moskaus auf diesem heißen politischen Boden, Politisierungsbestrebungen in der Armee, Kampf um die Neutralisierung der Wehrmacht, es gibt kaum ein Symptom der westeuropäischen innerpolitischen Kämpfe, das in dem Ablauf dieser vier Jahre der Geschichte dieses kleinen Landes nicht zu finden wäre, verschärft durch die außenpolitischen Kämpfe um die Mazedonische Frage, die Thrakische Frage und endlich das Verhältnis zu Südslawien und Rumänien. Der ruhende Pol in diesen Kämpfen war der König, die Monarchie, gestützt im rechten Augenblick durch die sehnlichst erwartete Geburt eines Thronerben. Nun aber tun sich neue Schwierigkeiten auf

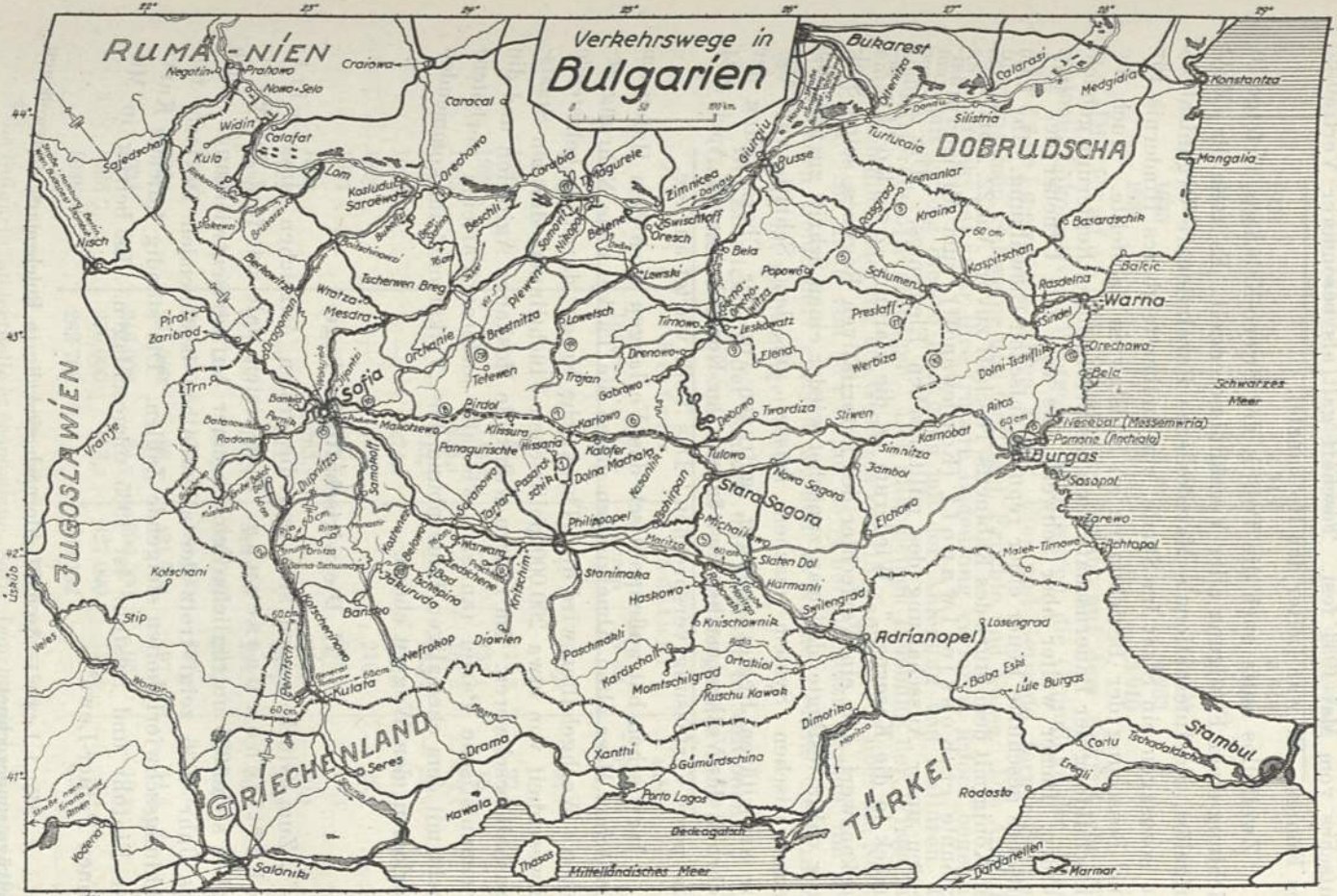
[1] Je zwei Berichte, der Finanzbericht, Otschet na Bölgarskite Dörschawni Schelesnizi (1935: LXV und 156 Seiten), der statistische Geschäftsbericht, Statistitscheski godischnik sa Bölgarskite Dörschawni Schelesnizi i Pristanischta (1935: 281 Seiten).

in der beabsichtigten Schaffung einer Verfassung, die dem bodenständigen Volk an Stelle des westeuropäischen parlamentarischen Regimes eine artverbundene Regierungsform geben soll.

Denn das war ein Nachteil für die staatliche Festigung, daß man diesem Volke nach einer fünfhundertjährigen Knechtschaft unter dem türkischen Joch 1879 in der Verfassung von Tirnowo ein demokratisch-parlamentarisches Einkammersystem gab, zugeschnitten für den industriell meist fortgeschrittenen Staat Europas, Belgien. Die Politik in diesem Lande mit seiner rein bäuerlichen Bevölkerung wurde der Tummelplatz heimkehrender und sich ständig unverhältnismäßig mehrender Intellektueller. Auf der Universität Sofia studieren gegenwärtig über 3000 junge Bulgaren und über 2000 Bulgarinnen. Wo wollen sie in dem kleinen Lande ein angemessenes Betätigungsfeld finden? Sie suchen in der Politik einen Ersatz für eine unbefriedigende Lebensaufgabe.

Dieses System des innerpolitischen Kampfes brach am 19. Mai 1934 zusammen. Der Sweno-Kreis, organisiert von dem Obersten Weltscheff, ergriff mit einem Staatsstreich unter dem Kabinett Georgieff das Ruder. Aber seine Erneuerungspolitik wurzelte nicht im Volke. Die Entscheidung war dem König unter dem Druck der politisierenden Sofioter Garnison abgerungen worden, das Aufbauprogramm war ein intellektuelles Kunstwerk und sollte, so schätzenswerte Ziele ausgesteckt wurden, nun ins Volk getragen, der Wähler von der Notwendigkeit autoritärer Regierungsform nachträglich überzeugt werden. Dazu kam die ewige Unsicherheit der Stellungnahme Zankoffs, des Ministerpräsidenten der Jahre 1923 bis 1925, des Trägers der nationalsozialen Bewegung, die sich von dem Sweno-Kreis um die Früchte ihrer Arbeit durch Vorwegnahme einiger Reformen betrogen glaubte. Erschwert wurde die Lage durch die bedenkliche Strömung des „Integraljugoslawismus", des Strebens nach einer staatlichen Vereinigung Bulgariens und Südslawiens, der doch eine Lösung nur über die beiden Dynastien hinweg beschieden sein könnte[1]. Diesen Belastungen hielt das Kabinett Georgieff nicht länger als sechs Monate stand. Am 22. Januar 1935 sprang General Slateff auf vier Monate ein. Vor allem Soldat, suchte er die Einigung und Entpolitisierung der Armee wieder zu erreichen. Es war nur ein Übergang. Das Kabinett Toscheff löste den Sweno-Kreis endgültig ab, schaltete die politischen

[1] Dr. J. Janeff-Sofia spricht in seinem Aufsatz „Der Untergang des Panslawismus", NS.-Monatshefte 1937, Heft 91, S. 881 ff., mit geschichtsphilosophischer Begründung der allslawischen Bewegung die Zukunft ab.


Verkehrswege in
Bulgarien
RUMÄNIEN
JUGOSLAWIEN
GRIECHENLAND
TÜRKEI
Bukarest
Konstantza
Mangalia
DOBRUDSCHA
Silistria
Turtucaia
Rustschuk
Giurgiu
Zimnicea
Swischtoff
Orsech
Tirnowo
Gabrowo
Trojan
Drenowo
Elena
Schumen
Preslaff
Kaspitschan
Basardschik
Baltschik
Warna
Dolni-Tschiflik
Aitos
Burgas
Sosopol
Achtapol
Jambol
Kamobat
Simnitza
Stara Sagora
Philippopel
Adrianopel
Losengrad
Baba Eski
Lüle Burgas
Tschadaldscha
Stambul
Sofia
Pirot
Zaribrod
Widin
Calafat
Craiova
Caracal
Negotin
Prahowo
Nowo-Selo
Lom
Orechowo
Beschki
Lowetsch
Plewen
Tschernewo
Mesdra
Brestnitza
Orchanie
Tetewen
Dupnitza
Kotschani
Stip
Kumanovo
Saloniki
Seres
Drama
Kawala
Porto Lagos
Xanthi
Dedeagatsch
Thasos
Mittelländisches Meer
Dardanellen
Marmar
Rodosto
Ereğli
Vollspurbahnen in Betrieb,
im Bau,
geplant,
Schmalspurbahnen in Betrieb,
im Bau,
geplant,
mit Auto befahrbare Straßen,
Fluglinien, Belgrad - Sofia - Saloniki - Athen
Flüsse,
Häfen,
① – ⑰ Nr. vergl. Zusammenstellung der Neubaustrecken im Text.

Offiziere aus, hielt aber ausdrücklich an dem autoritären Programm des Putsches vom Mai 1934 fest. Toscheff galt als besonderer Vertrauter des Königs. Er war Leiter der Hofkanzlei.

Zweifellos hatte auch die Politik des Sweno-Kabinetts Erfolge in Richtung einer Festigung aller Verhältnisse erzielt. Es hatte die IMRO aufgelöst, die Internationale Mazedonische Revolutionäre Organisation, die sozusagen ein Staat im Staate, ein unübersteigbares Hindernis für eine Besserung der Beziehungen zu Südslawien darstellte. Auch die Entschuldung der Bauernschaft kann als Erfolg dieser Regierung gebucht werden. Immer weiter aber schwelte das von dem Urheber des Maiputsches geschürte Feuer einer republikanischen Umwälzung. Ihr kam der König mit dem Sturz des Kabinetts Toscheff zuvor. Am 22. April 1935 ernannte er Kossje-Iwanoff (Kossjewanoff) zum Ministerpräsidenten unter Ausschaltung des militärischen Elementes. „Die Armee zurück in die Kasernen." Wiederum ist die Haltung Zankoffs bemerkenswert, der, ein Verfechter des autoritativen Regimes, seine Stellung dahin festlegte, daß man zunächst wieder einen Schritt zurück zum demokratischen System machen müsse, um den Schritt vorwärts zur autoritären Regierungsform, getragen von der Überzeugung der Mehrheit des Volkes, machen zu können. Der König hat am 22. April 1934 eine neue Verfassung versprochen. Das Volk wartet auf sie.

Inzwischen hat außenpolitisch das Verlangen nach dem Hafen am Ägäischen Meer alten Abneigungen gegen die Türkei neue Nahrung gegeben. Wachgehalten wird die „Thrakische Frage" durch die belastende Anwesenheit von etwa 200 000 politischen Flüchtlingen, die den Staatshaushalt beschweren. Im Innern wühlt die Moskauer Agitation und die kommunistische Partei (an sich wie alle anderen Parteien verboten) sucht mit dem ehemaligen Bauernbund der „Volksfront" im kommenden Parlament den Weg zu ebnen.

II. Die wirtschaftliche Lage.

Zum Glück zeigen sich nun die ersten Anzeichen einer wirtschaftlichen Besserung. Zum ersten Male seit fünf Jahren ergaben sich 1935 untrügliche Zeichen einer Aufwärtsentwicklung. Auch das Jahr 1936 zeigt trotz der allenthalben bestehenden Devisen- und Zahlungsschwierigkeiten steigende Zahlen. Die ständig fallende Kurve der Einfuhr und Ausfuhr ist 1935 umgeschlagen. Es betrug in Millionen Papier-Lewa[1]:

[1] 1935: 1 Lewa = 3,050 Pf, hiernach sind die in Reichsmark angegebenen Beträge umgerechnet.

Im Jahre	die Einfuhr	die Ausfuhr
1931	4 348	5 546
1932	3 183	2 963
1933	2 202	2 846
1934	2 247	2 534
1935	3 008	4 253
1936	3 181	3 910

Die Einfuhrsteigerung beruht auf dem Ankauf von Maschinen, Lokomotiven, Waggons, Metallwaren, die Grundlage der Ausfuhrsteigerung bilden Tabak, Eier und Getreide, ferner Sonnenblumensamen, Schweine und Geflügel, Früchte und Nüsse. Die Ausfuhr an Getreide hat zwar ihre frühere Bedeutung verloren, jedoch begegnet man mit Erfolg diesem Rückgang mit der Anlegung von Kulturen, die Industrierohstoffe erzeugen. Der allgemeinen Belebung der Wirtschaft entsprach die Änderung des Gesetzes vom 13. Januar 1936 über die Notendeckung. Sie kann von 33⅓ % auf 25 % herabgesetzt werden, um dem wachsenden Geldbedarf gerecht werden zu können. Eine Gefährdung der Währung ist nicht eingetreten[1].

Die Entwicklung der Einfuhr und Ausfuhr in Millionen Goldfranken zeigt von 1909/13 bis 1935 folgendes Bild[2]:

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		+ aktiv − passiv
	Tonnen	Wert	Tonnen	Wert	
1909/13 . . im Durchschnitt	—	187,9	—	135,0	— 52,9
1921	—	155,1	—	117,8	— 37,3
1922	—	144,6	—	155,1	+ 10,5
1923	—	234,1	—	161,6	— 72,5
1924	—	212,3	—	183,3	— 29,0
1925	—	274,3	—	212,5	— 61,8
1926	—	233,6	—	210,1	— 23,5
1927	—	230,2	—	248,9	+ 18,7
1928	—	263,2	—	232,9	— 30,3
1929	—	311,8	—	239,9	— 72,2
1930	317 000	172,2	543 000	232,3	+ 60,1
1931	295 000	175,7	769 000	223,7	+ 48,0
1932	261 000	131,2	588 000	127,8	— 3,4
1933	231 000	83,0	431 000	97,3	+ 14,3
1934	246 000	84,7	396 000	95,5	+ 10,8
1935	276 000	113,3	327 000	122,6	+ 9,3
1936	282 790	—	569 132	—	—

[1] Geschäftsberichte der Kreditbank Sofia 1935 und 1936.

[2] La Bulgarie intelectuelle et économique. Sofia, Imprimerie La Bulgarie 1936.

Indes ist die Zahlungsbilanz noch keineswegs befriedigend.

Über die Herkunftsländer der Einfuhr nach Bulgarien gibt folgende Zusammenstellung Auskunft:

In Hundertsätzen der Gesamteinfuhr beträgt die Einfuhr aus

	1909/13	1921	1931	1933	1935
Deutschland . . .	19,9	15,7	23,3	38,2	53,5
Frankreich . . .	8,6	10,8	—	—	—
England	13,9	15,4	13,2	6,9	4,7
Italien	4,5	20,9	8,3	12,7	—
Österreich	—	9,0	7,2	6,2	6,4
Tschechei	—	—	9,3	—	9,8
Schweiz	—	—	—	6,9	5,4
Türkei	8,8	—	—	—	—

Wie in der Einfuhr steht Deutschland auch als Abnehmer der bulgarischen Ausfuhr in der Nachkriegszeit weitaus an der Spitze. Der Hundertsatz stieg seit 1923 dauernd, zuletzt 1933 auf 36 %, 1935 auf 48 %.

Die Tabakausfuhr (Tabakblätter) ist gegenüber dem Jahre 1913 mit 45,4 Mill. Doppelzentnern gewaltig gestiegen. Sie hielt sich, von ihrem Höhepunkt 1925 mit 336,5 Mill. auf 202,2 Mill. 1929 herabfallend, nun ständig über 200 Millionen Doppelzentner (1935 242,9 Mill.), was darauf schließen läßt, daß der bulgarische Tabak seine festen Abnehmer gefunden hat. Die Eierausfuhr betrug vor dem Kriege 14 Mill. kg jährlich. Sie fiel auf Null und setzte 1921 wieder ein[1]. Von ihrem Höhepunkt 1931 mit 22,4 Mill. kg ging sie auf 12,8 Mill. kg im Jahre 1935 zurück. 1935 machte die Ausfuhr der Tabakblätter 42,3 %, die Eierausfuhr 12,3 % des Gesamtwertes der Ausfuhr aus. Es werden mit besonderen Fonds bedeutende Anstrengungen gemacht, den Bauer zu einer Verbesserung und Ausweitung der Geflügelzucht zu veranlassen. Aus der Gesamtverteilung ergibt sich, daß in beiden Produkten das Hauptabnehmerland mit 65,3 % der Eierausfuhr und 58,3 % der Tabakausfuhr im Jahre 1935 wieder Deutschland ist.

Erheblich sind auch die Erfolge in der Weintraubenausfuhr. Vor dem Kriege bedeutungslos, bewegt sich die Linie aufwärts, bis sie 1935 34 000 t erreicht. Wieder steht Deutschland mit 73,2 % des Empfangs an der Spitze. Man hat nicht nur die bebaute Fläche der Weingärten bedeutend erhöht, sondern hat auch mengenmäßig und der Güte nach die Ernte gesteigert. Diesen Anstrengungen entsprechen die steigenden Zahlen der Ausfuhr und des Ausfuhrwertes.

[1] La Bulgarie, Aperçu économique. Sofia. Edition du Ministère du Commerce, de l'Industrie et du Travail. 1934.

	Anbau in Hektar	Erzeugung in Zentnern		Ausfuhr an Tafeltrauben		Weine	
		Trauben	Most	in kg	in Lewa Mill.	in kg	in Lewa
1929	82 763,2	962 000	1 634 000	2 112 000	31,8	—	—
1933	95 731,4	310 000	2 398 000	19 281 000	139,8	69 200	474 000

Diese Zahlen finden im Güterverkehr mit Deutschland ihren Niederschlag in dem Bestreben nach schnellen Zügen zur Vermeidung von Verlusten durch Verderb.

Große Aufmerksamkeit wird nach wie vor der Kohlenförderung gewidmet. Von einer bescheidenen Förderungszahl von 288 900 t im Jahre 1911 ist die Förderung 1935 auf 1 677 000 t gestiegen. Die Einfuhr von Kohle hat völlig aufgehört, schon denkt man die Kohlenausfuhr zu organisieren! Gewonnen wird in den staatlichen Gruben lediglich Braunkohle. Die allerdings sehr kleine Privatproduktion liefert auch Steinkohle und Anthrazit. Es betrug die gesamte bulgarische Kohlenförderung 1911 bis 1935:

1911	288 900 Tonnen	1932	1 761 000 Tonnen
1915	534 000 „	1933	1 573 000 „
1920	761 500 „	1934	1 647 000 „
1924	1 225 000 „	1935	1 677 000 „
1928	1 430 000 „		

Die Saisonpreise für Briketts sind gestaffelt für Beförderungsweiten bis 250 km, 251 bis 400 km und über 400 km. Sie betrugen je Tonne etwas über 16 RM ab Grube. Ausfuhrkohle bester Sorte wird für 6,50 RM je Tonne geliefert.

Einen Überblick über das Verhältnis der Ergiebigkeit der privaten und Staatsgruben bringen für das Jahr 1932 folgende Zahlen:

	Staatsgruben Tonnen	Private Gruben Tonnen	Insgesamt Tonnen
Braunkohle	1 488 846	173 915	1 662 761
Steinkohle	—	95 264	95 264
Anthrazit	—	3 124	3 124
zusammen	1 488 846	272 303	1 761 149
Kupfererze	—	31 310	—
Bleierze	—	3 983	—
Blei / Zinkerze	550	10 846	—
Kupfer / Bleierze	—	9 923	—
Zinkerze	—	1 925	—

Der Erstarkung der innenbulgarischen Industrie wird nach wie vor große Unterstützung gewidmet[1]. Ihre Entwicklung hat zur Folge, daß für die Einfuhr nach Bulgarien nur noch Qualitätsware in Frage kommen kann. Mit billigen Produkten der Textil-, Glas- und Möbelindustrie versorgt die bulgarische Industrie den Binnenmarkt selbst. Eine Übersicht für 1931 läßt den Stand der industriellen Unternehmungen erkennen.

Industrie	Zahl der		Kapital in Millionen Papier-Lewa
	Unternehmungen	Arbeiter	
Textilindustrie	214	14 641	1 391
Lebensmittelindustrie, Fleischkonserven, Zucker, Mühlenöl	172	4 579	3 406
Metallindustrie	142	4 084	417
Keramische Industrie	110	3 382	774
Zigarettenfabriken	50	2 546	227
Chemische Industrie	117	2 031	398
Holzindustrie	55	1 643	84
Elektrizitätswerke	47	883	1 059
Lohgerbereien	52	778	162
Papierindustrie	4	444	99
Reisschälereien	6	166	61
Kürschnereien	4	44	4

Die Ausfuhr von Rosenöl hat nach dem Kriege mangels Nachfrage nachgelassen. Die Produktion ist aber in den letzten Jahren, abgesehen von zwei besonders guten Ernten 1933 und 1935, gleichgeblieben. Die Ausfuhr betrug vor dem Kriege 1906 bis 1910 im Mittel 5548 kg, 1926 bis 1930 nur 2609 kg, 1933 nur 1413 kg, 1935 1670 kg. Demgemäß ist der Wert der jährlichen Ausfuhr an Rosenöl von 6,8 Mill. Goldlewa in dem Zeitabschnitt von 1908 bis 1912 auf 1,44 Mill. Goldlewa in dem Zeitabschnitt 1931 bis 1933 gefallen.

III. Der Staatshaushalt.

Der Rahmen, in dem sich die Aufwendungen für den Haushalt der Eisenbahnen, der Post und des Telegraphen bewegen, geht aus einem Überblick über den Staatshaushalt 1936 hervor:

[1] Marko Danailoff „Das neue bulgarische Industriegesetz" in „Der deutsche Volkswirt", 11. Jahrgang, 1937, Heft 52, S. 2532. Das neue Gesetz datiert vom 26. August 1936.

Posten	Millionen Lewa	%
Zivilliste	37,5	0,6
Staatsschuldenverwaltung	2 243,1	36,3
Rechnungshof	20,4	0,3
Ministerium des Äußern	87,3	1,4
Kirche	69,5	1,1
Ministerium des Innern und Gesundheit	476,1	7,8
Unterrichtsministerium	873,9	14,5
Finanzministerium	200,3	3,2
Justizministerium	166,2	2,4
Kriegsministerium	1 051,8	17,0
Handelsministerium	69,7	1,1
Landwirtschaftsministerium	327,3	5,4
Öffentliche Arbeiten	251,8	4,1
Eisenbahnen, Post, Telegraphie	288,7	4,8
	6 613,6	100,0
Mill. RM	201,7	

Man erkennt aus ihm, welch einen gewaltigen Ansatz die Schuldenverwaltung benötigt. Von 6,163 Milliarden Lewa fallen allein 2,243 Milliarden auf den Schuldendienst = 36,3 %. Dagegen nehmen sich selbst die Heeresausgaben mit 1,051 Milliarden (= 17 %) und nun erst recht die Ausgaben für die Verkehrsanstalten (289 Millionen = 4,8 %) bescheiden aus. In gewissem Sinne sind allerdings hierzu noch die Ausgaben des Ministeriums für öffentliche Arbeiten zu rechnen, 252 Millionen = 4,1 %.

Die Finanzlage ist nun in den letzten beiden Jahren in der Besserung begriffen. Die Spareinlagen steigen. Aber das Land kann sich bei einer Schuldenlast von 21 Milliarden Lewa nur schwer erholen. Das Vertrauen in die Banken kehrt nach schweren Erschütterungen langsam wieder. Verhältnismäßig günstig arbeitet die einheimische Industrie, gedeckt durch die Zölle. Über die Staatsausgaben wacht immer noch ein Völkerbundskommissar. 1936 war das Staatsbudget seit mehreren Jahren wieder ausgeglichen. Das Kompensations- und Clearingsystem hat mit Deutschland sehr gute Erfolge gezeitigt, wie die Handelsziffern beweisen.

IV. Der Arbeitsdienst im Dienste der Eisenbahnbauten.

Die tatsächliche Leistung in der Ausführung von öffentlichen Bauten findet nun ihre Ergänzung durch den billigen Arbeitsdienst. Dieser hat über sein zehnjähriges Bestehen eine Rechtfertigungsschrift

herausgegeben[1]. Demnach wurden von 1922 bis 1931 für Eisenbahnbauten geleistet:

Völlig betriebsfähig hergestellte Linien	44,7 km
Erweiterte Linien	73,7 „
Erdarbeiten für Eisenbahnlinien in einer Länge von	582,4 „
Ausbesserungsarbeiten für Eisenbahnlinien in einer Länge von	179,0 „
Stützmauern in einer Länge von	5328 m
Zahl der Bauten für Wasserführung, Hochbauten, neue und ausgebesserte Brücken	233 Stück.

Sehr viel umfangreicher, der Länge nach, waren die Arbeiten im Straßenbau. Erdarbeiten wurden bewältigt für 3346 km Straßen,

Abb. 1. Das Kloster Rila.

Beschotterung für 1539 km, Verbreiterung und Verbesserung für 2884 km. Dazu kamen unter anderem der Bau von 452 Stein- und Holzbrücken.

Für die Eisenbahnen wurden Arbeiten im Gesamtwert von 202 Mill. Lewa geleistet, für 6,16 Mill. RM. Wesentlich höher ist der Wert der Straßenbauarbeiten zu veranschlagen, auf 776,5 Mill. Lewa = 23,7 Mill. RM. Es ist von Wert zu wissen, daß sowohl die Gesellschaft bulgarischer Architekten und Ingenieure wie die Generaldirektion der Staatsbahnen und Häfen die Zweckmäßigkeit des Einsatzes des Arbeits-

[1] Le Service Obligatoire du Travail en Bulgarie 1922—1932. Sofia. Imprimerie La Bulgarie 1933.

dienstes für diese Arbeiten anerkannt haben. Sie wären in Anbetracht der finanziellen Schwierigkeiten des Landes sonst kaum ausgeführt worden. Man hat daher, ermuntert durch das Ergebnis der ersten Jahre des Arbeitsdienstes, im Jahre 1925 durch ein Gesetz den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im Gesamtumfang von fünf Linien und den Bau einer Reihe kleinerer Häfen an der Donau und am Schwarzen Meer festgelegt.

Man hat sich auch Rechenschaft über die tägliche Arbeitsleistung der „Trudowaks" gegeben und konnte, wie die Zusammenstellung zeigt, entsprechend dem Fortschritt der gesamten Organisation innerhalb sieben Jahren eine beachtliche Verbesserung der Tagewerksleistung erzielen:

Art der Arbeit	Tagesleistung in m³				
	beim Straßenbau		beim Eisenbahnbau		
	1924	1931	1924	1931	
Erdarbeiten	3,26	4,52	2,63	4,86	je nach Umständen
	2,10	2,97	1,97	2,78	
	1,30	1,72	0,85	1,62	
Gewinnung von Steinen	1,61	1,88	2,04	—	
Gewinnung von Kies	3,18	4,86	2,49	2,67	
Gewinnung von Sand	2,30	4,36	—	3,75	
Erdtransport von 20 auf 200 m Entfernung	5,20	—	5,23	—	
Trockenmauerwerk	1,76	1,54	5,35	2,00	je nach Umständen
	1,50	1,18	1,10		
	—	—	0,53		

Von der gesamten Arbeitsdienstleistung fielen 68,6 % auf Nutzarbeit, 25,7 % auf Freistunden und Krankheiten, 5,7 % auf den inneren Dienst.

Der Unterhalt eines Arbeitsdienstmannes kostete dem Staat 1924 täglich 40 Lewa. Er stieg 1931 auf 50 Lewa (1,32 RM). In dem Zeitabschnitt 1923 bis 1925 stieg der Lohn für das Tagewerk in Sofia von 60 auf 70 Lewa, im Lande im Mittel von 49 auf 60 Lewa (1,83 RM). Hieraus ergibt sich schon die Wohlfeilheit staatlicher Bauten durch den Arbeitsdienst.

Abgesehen von dem erzieherischen Erfolg des Arbeitsdienstes läßt sich auch sein materieller Erfolg nicht völlig erfassen. Der Arbeitsdienst hat im April 1923 bei den Erdbeben in Plovdiv, Stara Sagora und Haskowo eingegriffen, er hat durch umfangreiche Deichbauten Land gegen die Überschwemmungen durch die Donau gesichert, er hat Sümpfe

entwässert und urbar gemacht, Arbeiten, deren Erfolg sich nicht unmittelbar bezahlt macht. Jedenfalls hat auch der Eisenbahnbau den denkbar größten Nutzen aus dem Arbeitsdienst gezogen, wenn auch die reinen Erdarbeiten den sonstigen Bauten (Oberbau, Sicherungsanlagen) offenbar etwas weit vorausgeeilt sind und die endgültige Vollendung der Strecken bei der finanziellen Lage lange auf sich warten lassen wird.

Das Arbeitsdienstpflichtgesetz trat am 10. Juni 1920 in Kraft. Verpflichtet sind zum Dienst alle Männer von 20 bis 40 Jahren, die nicht in der Armee gedient haben, auf acht Monate. Diese Dienstpflicht kann auf zwei Jahre verteilt werden. Die Frauendienstpflicht mußte man 1924 aus finanziellen Gründen fallen lassen. Es besteht eine Ablösungsmöglichkeit, die auf Betreiben der Siegerstaaten zugebilligt werden mußte. Aufgerufen werden jährlich etwa 23 000 Mann. Der Gegenwert zugunsten anderer staatlicher Ämter wird nur formal verrechnet, nicht in bar überwiesen.

V. Neue Eisenbahnstrecken.

Die Länge der Eisenbahnen ist seit dem Geschäftsjahr 1931/32 (3079 km) um 135 km auf 3214 km gewachsen. 2794 km haben Normalspur, 162 km 0,76-m-Spur und 258 km die 0,60-m-Spur. Drei im Bau befindliche normalspurige Linien von 75 km Länge, die Strecke Michailowo—Rakowski (33 km), die Strecke Dupnitza—Gorna Dschumaja (33 km) und die Umgehungsbahn Sofia (9 km) sowie die schmalspurige Linie Tschepino—Jakoruda von 43 km Länge konnten nicht fertiggestellt werden, weil die noch fehlenden 119 Mill. Lewa (3,6 Mill. RM) nicht aufgebracht werden konnten. 48 Mill. Lewa wurden verbaut. Inzwischen ist die Linie Michailowo—Rakowski am 11. Oktober 1936 eröffnet und damit eine beträchtliche Abkürzung (128 km) der Verbindung Russe—Stara Sagora—Stambul erreicht, die früher über Plovdiv führte. Es ist bedauerlich, daß die Neubauten auf 472 km eingestellt werden mußten, da bereits 420 Mill. Lewa (12,8 Mill. RM) investiert sind. Selbst wenn es gelingen sollte, die Mittel für die Beendigung dieser Bauten aufzubringen, würde Bulgarien immer noch gegenüber seinen Nachbarländern Südslawien und Rumänien das verhältnismäßig kleinste Eisenbahnnetz besitzen. Denn es würden alsdann kommen an Eisenbahnen:

	auf 1000 km	auf 100 000 Einwohner
in Südslawien	42 km	71 km
in Rumänien	41 „	66 „
in Bulgarien	31 „	54 „
	(demnächst 37 km)	(demnächst 65 km)

Nach dem Finanzbericht des Jahres 1935 sind folgende Strecken im Bau begriffen:

Nr.[1]	Strecke	Spurweite	Länge km	Bisheriger Aufwand in Mill. Lewa
1	Dolna Mahala—Hissaria	1,435	17	12,8[4]
2	Dupnitza—Gorna Dschumaja[5]		33	46,0[4 2]
3	Michailowo—Rakowski[3]		34	59,3[4 2]
4	Kritschim—Peschtera		29	25,5
5	Popowo—Rasgrad—Kemanlar		96	24,5
6	Kasanlik—Kalofer		38	21,1
7	Kalofer—Klissura		34	4,4
8	Klissura—Makotzewo		60	21,0[4]
9	Leskowatz—Elena		24	20,2
10	Schumen—Karnobat		32	33,1
11	Preslaf—Werbitza		10	15,3
12	Dolni Tschiflik—Orechowo		5	3,5
13	Burgas—Anchialo		16	2,9
14	Lowetsch—Trojan		36	16,8
15	Umgehungsbahn Sofia		2	9,5[2]
16	Poduene—Iliantzi		5	4,2[4]
17	Somowit—Nikopol		12	0,6
			483	320,8
18	Tschepino—Jakoruda	0,76	43	118,9[2]
19	Tscherwen Breg—Tetewen		66	38,2
			109	157,1
			592	477,9

Verglichen mit der im Archiv für Eisenbahnwesen 1931 S. 1245 angegebenen Zusammenstellung über die im Bau befindlichen Strecken wäre folgender Fortschritt zu verzeichnen:

Neu eröffnete Strecke	Länge in km	In Betrieb seit
Kardschali—Momtschilgrad	14,4	4. 12. 32
Philipowo—Panagurischte	71,1	3. 12. 33
Philipowo—Karlowo	60,5	28. 9. 33
Michailowo—Rakowski	34,0	11. 10. 36

Die Strecken Preslaf—Werbitza und Burgas—Anchialo werden in Normalspur statt in 76-cm-Spur gebaut.

[1] Die Nummern stimmen mit der Nummerung auf dem Plane überein.
[2] Nur der Bau dieser vier Strecken konnte 1935 gefördert werden.
[3] Am 11. Oktober 1936 eröffnet.
[4] Nur auf diesen Strecken ist der Oberbau teilweise verlegt.
[5] Am 17. Oktober 1937 eröffnet.

VI. Überblick über die Finanzlage

(normal- und schmalspurige Eisenbahnen).

Die Übersicht über das Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres zerfällt nunmehr in zwei getrennte, sehr eingehende Berichte. Der statistische Bericht umfaßt den Gesamtablauf des Jahres, Betrieb, Verkehr und Finanzen, ihm schließt sich ein besonderer, lediglich die finanzielle Lage betreffender sehr eingehender Bericht an. Der Finanzbericht beginnt mit einem tief gegliederten Nachweis über den Stand des Anlagekapitals in Papierlewa, ausgehend von der Eröffnungsbilanz 1928. Er unterteilt das Zahlenmaterial nicht nur in die normalspurigen, 76-cm- und 60-cm-spurigen Strecken, sondern er bringt mit Unterteilung die Zu- und Abgänge über den Wert der Erdarbeiten, der Brücken, der Tunnel, des Oberbaues, der Gebäude, der Sicherungsanlagen. In gleich eingehender Form folgen Angaben über die Fahrzeuge, Inventar, Werkstätten. Für die im Bau befindlichen 19 Strecken sind ebenfalls die bisher eingebrachten Werte in ähnlicher Unterteilung angegeben. In einem dritten Teil folgen die Angaben über die größeren Unterhaltungsarbeiten getrennt nach Strecken. Nach diesen Angaben hat sich seit der Eröffnungsbilanz 1928 das Anlagekapital wie folgt vermehrt:

	In Millionen Papierlewa				
	Strecken	Fahrzeuge	Inventar	Werkstätten und Magazine	Zusammen
1928	8 524	2 242	80	247	11 294
1929	8 607	2 437	83	261	11 388
1930	8 899	2 543	89	274	11 805
1931	9 383	2 715	94	281	12 274
1932	9 551	2 706	98	285	12 640
1933	9 844	2 690	100	291	12 925
1934	9 872	2 691	102	299	12 965
1935	9 904	2 872	112	330	13 217

In den 19 neuen, im Bau begriffenen Linien sind bis Ende 1935 angelegt 478 Mill. Lewa (14,57 Mill. RM).

Ebenso eingehend ist die Betriebsrechnung gegliedert. Sie schließt mit 1098 Millionen Lewa Einnahmen und 952 Millionen Lewa Ausgaben[1].

[1] Nach den für 1936 vorläufig bekanntgewordenen Zahlen ist die Steigerung der Einnahmen auf 13 % gegen 1935 zu schätzen.

Die Einnahmen setzen sich zusammen aus Einnahmen

des Personenverkehrs	352,1	Mill.	Lewa
des Gepäckverkehrs	11,9	„	„
des Güterverkehrs	729,0	„	„
an Mieten	1,7	„	„
an sonstigen Einnahmen	3,7	„	„
	1098,4	Mill.	Lewa.

Die Ausgaben sind gegliedert in solche

der Generalverwaltung	13,6	Mill.	Lewa
der Unterhaltung und Bahnbewachung	214,2	„	„
des Maschinendienstes	511,7	„	„
des Betriebes	195,3	„	„
für sonstige Zwecke	16,9	„	„
	951,7	Mill.	Lewa.

Danach ergibt sich ein Betriebsüberschuß von 146,68 Mill. Lewa, eine Betriebszahl 86,65.

Nach diesen Ergebnissen gestalteten sich die Einnahmen und Ausgaben für das gesamte Staatsbahnnetz seit 1930 wie folgt:

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Betriebsüberschüsse	Betriebszahl	Betriebsüberschuß in % der Einnahmen
	in Millionen Lewa				
1930	1 131	950	181,3	83,97	16,03
1931	1 195	1 032	163,1	86,36	13,64
1932	1 138	1 003	135,6	88,09	17,91
1933	1 113	994	119,2	89,29	10,71
1934	865[1]	671	194,0	77,56	22,44
1935	1 098	952	146,7	86,65	13,35

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt auf beiden Seiten mit 350,4 Mill. Lewa ab (10,7 Mill. RM). Auf der Sollseite stehen 152,0 Mill. Lewa für Verzinsung von Anleihen und schwebende Schuld, letztere 3,7 Mill. Lewa (112 699 RM). Ferner 186,1 Mill. Lewa für den Erneuerungsfonds (5,7 Mill. RM), der Rest von 12,3 Mill. Lewa für Feuerversicherung und Verschiedenes.

Demgegenüber steht der Betriebsüberschuß von 146,7 Mill. Lewa (4,474 Mill. RM), Kapitalinteressen und verschiedene Einnahmen 28 Mill. Lewa (854 000 RM), die aktivierte Erneuerung von 55,2 Mill. Lewa (1,684 Mill. RM) und der Verlust von 120,5 Mill. Lewa (3,675 Mill. RM).

Aufgewandt wurden für Brücken 1,7 Mill. Lewa (51 850 RM), Oberbau 8,5 Mill. Lewa (259 000 RM), für Lokomotiven 43,8 Mill. Lewa (1,33 Mill. RM), der kleine Rest für Wagen und Sicherungen.

[1] Für ¾ Jahr.

Seit der Eröffnungsbilanz 1929 wiesen die einzelnen Jahre in der Gewinn- und Verlustrechnung folgendes Ergebnis aus in Millionen Lewa (Millionen RM):

	Überschuß	Verlust
1929.	122,2 (3,72)	—
1930.	—	30,9 (0,96)
1931.	—	119,5 (3,64)
1932.	—	108,2 (3,30)
1933.	—	100,1 (3,05)
1934.	—	—
1935.	—	120,5 (3,67)

Die Bilanz 1935 schließt mit 20,255 Milliarden Lewa ab, auf der Aktivseite das Anlagekapital mit den Werten für die im Bau befindlichen Strecken in Höhe von 13,8 Milliarden Lewa als Hauptposten. Auf der Passivseite die Kapitalschuld mit etwas über 5 Milliarden Lewa.

VII. Einzelergebnisse.

Die Bahnunterhaltung erstreckte sich 1935 nur auf 617 km, die Unterhaltung der Gebäude war sehr eingeschränkt. Die Verbesserungen im Betrieb sucht man durch eine besondere Eisenbahnsteuer zu decken. Sie reichte nur zur Deckung der Ausgaben für einige Maßnahmen für die Beschleunigung des Trauben- und Gemüsetransportes.

Neu beschafft wurden 1935 18 Lokomotiven, 1 Triebwagen, 50 Personenwagen, 361 Güterwagen. Die im ganzen geringen Verschiebungen in den Bestandszahlen des normalspurigen Netzes sind aus der weiter unten folgenden Zusammenstellung zu ersehen. Die Lokomotivzahl (598) reichte aus. Dagegen ist der Bestand der Personenwagen (700) unzureichend. Man mußte 40 Wagen von Südslawien für den Sommerverkehr mieten, für den Herbstverkehr gar 4451 Güterwagen bei einem Bestande von 11 140 Wagen.

Die Ausbesserung in den Hauptwerkstätten Sofia, Russe, Burgas und Drenowo litt unter dem Mangel an Material. Der Arbeitsgang wurde verbessert. Die Zahl der ausgebesserten Lokomotiven wuchs gegen 1934 um 9 %, die der Tender um 30 %. Hauptreparaturen wurden ausgeführt an 221 Lokomotiven, 228 Personenwagen und 2141 Güterwagen. Die Rückstände aus den Jahren 1929 bis 1934 sind erledigt.

Die Imprägnieranstalt in Belowo wurde verbessert, neue Werkzeugmaschinen wurden vermöge der Tabak-Kompensationen be-

schafft. Man schätzt den notwendigen Vorrat an Materialien auf 500 Mill. Lewa jährlich. In der Eröffnungsbilanz 1929 standen 292 Mill. Lewa Vorräte, 1930 waren für 511 Mill. vorhanden, der Vorrat sank 1934 auf 305 Mill., hat sich aber 1935 auf 363 Mill. Lewa (11,1 Mill. RM) erholen können.

Bei der Bulgarischen Nationalbank soll ein Sonderkonto für die Finanzabwicklung der Staatsbahnen eingerichtet werden. In das Jahr 1935 ging man mit einem Guthaben bei der Nationalbank von 406 Mill. Lewa (12,9 Mill. RM), aus denen die Gehälter für Januar und Februar

Abb. 2. Das Kloster Batschkowo in den Rhodopen.

gedeckt werden mußten ebenso wie die Verpflichtungen aus den Verkehrsabrechnungen mit fremden Eisenbahnen, Pensionen und Versicherungen. Der Rest bildete das Habenkonto des Erneuerungsfonds.

Das Personal hat sich auf 16 776 Köpfe vermehrt. Der Höchststand betrug 1920 18 669 Köpfe. Bei den normalspurigen Bahnen steht einer Kopfzahl von 15 949 im Jahre 1935 eine solche von 10 362 im Jahre 1914 gegenüber. Werkstätten-, Unterhaltungs- und Büropersonal arbeiten 8 Stunden, das gesamte andere Personal 10 Stunden. Die Beamten haben Anspruch auf einen Monat Urlaub. Er mußte infolge der knappen Bemessung des Personals auf 14 Tage eingeschränkt werden. Man hat im Jahre 1935 für sämtliche Dienststellenvorsteher mit einem Dienstalter

von 10 bis 26 Jahren einen Fortbildungslehrgang eingerichtet, ihn mit einer Prüfung abgeschlossen und hierauf eine neue Einteilung der Beförderungslisten gegründet.

Die Beamten beziehen Monatsgehalt entsprechend den für die Staatsbeamten allgemein geltenden Sätzen. Darnach wurden folgende Beträge gezahlt:

Zahl der Gehaltsempfänger	Gehalt in Lewa von ..... bis	In % der Gesamtzahl der Köpfe (17 008)	In RM
8 959	bis 1730	52,7	52,77
6 514	1731 bis 2510	38,3	52,80— 76,56
1 191	2511 bis 3259	7,0	76,59— 99,40
120	3260 bis 4059	0,7	99,43—123,80
170	4060 bis 5480	1,0	123,83—167,14
36	5481 bis 6820	0,2	167,17—208,01
18	mehr als 6820	0,1	208,01
17 008		100,0	

Die Wohnungsfürsorge für das Personal wird aus einem Fonds gespeist, der gegenwärtig einen Wert von 126 Mill. Lewa (3,84 Mill. RM) darstellt. Man hat etwas über 100 Wohngebäude geschaffen mit einer durchschnittlichen monatlichen Miete von 307 Lewa (9,36 RM). Der gesundheitlichen Fürsorge dienen ein 1935 in Sofia eröffnetes Krankenhaus mit 50 Betten, Erholungsstätten für das Personal und Eisenbahnerkinder in bemerkenswertem Umfang.

Eine Unfallversicherung ist 1923, eine ergänzende Zwangsversicherung 1930 errichtet worden.

97 % des gesamten Eisenbahnverkehrs wickelt sich auf den normalspurigen Bahnen ab. Auf diesen haben sich die Leistungen der Lokomotiven jährlich auf 28 000 km je Lokomotive (Zug-, Vorspann- und Rangierdienst) gegenüber 27 000 km im Jahre 1932 erhöht. Der gesamte Kohlenverbrauch wird im Inland gedeckt, Öl muß aus dem Ausland bezogen werden. Auf 100 km Lokomotivleistung ist der Kohlenverbrauch mit 4012 kg im Steigen begriffen (1932: 3798). Die Zahl der Zugkilometer ist weiter gestiegen auf 10,8 Millionen (1914: 6,0 Mill., 1932: 10,4 Mill.). Die mittlere Ausnutzung der Ladefähigkeit der Güterwagen beträgt 1935 56 % und ist nur um 4 % gegen 1929 abgesunken. Die Verminderung wird zugunsten der schnelleren Wagengestellung als Maßnahme gegen den Wettbewerb des Kraftwagens in Kauf genommen. Die Geschwindigkeit der Züge wurde erhöht, bleibt

aber infolge der ungünstigen Linienführung der Strecken mit großen Steigungen und kleinen Halbmessern bescheiden. Die Steigerung betrug

	Bei den Schnellzügen km	Bei den Personenzügen km
1931	36,5	29,9
1932	36,7	30,4
1933	38,0	30,8
1934	38,0	31,3
1935	38,9	32,0

Auf der Strecke Sofia—Warna wird die größte Geschwindigkeit von 75 km/Std. gefahren mit einer Reisegeschwindigkeit von 45 km. Die Reisegeschwindigkeit der Eilgüterzüge beträgt 23, die der anderen Güterzüge 13 km/Std. Große Aufmerksamkeit wird der Regelmäßigkeit des Zugbetriebes gewidmet, wie dies in der statistischen Erfassung zum Ausdruck kommt. 93 % der Reisezüge waren bei der Abfahrt, 88 % bei der Ankunft pünktlich, bei den Güterzügen 92 % und 74 %. Die Verspätungsminuten sind bei der Ankunft insgesamt gegen 1931 von 677 000 auf 725 000 Minuten gestiegen.

Seit 1923 ist in den Fahrpreis eine Versicherungsprämie für den Reisenden eingeschlossen. Im Todesfalle werden höchstens 50 000 Lewa gezahlt (1525 RM).

Der durchschnittliche Stationsabstand hat sich seit 1911 zwar von 15,8 auf 10,6 km vermindert. Indessen liegen die Haltepunkte und Bahnhöfe zu weit von den Ortschaften entfernt. Dadurch ist dem Autowettbewerb ein großer Vorschub geleistet. Der Mangel der Personenwagen im Sommerverkehr verstärkte diesen Übelstand. Im Güterverkehr hat man dem Bau von Privatanschlüssen jedes Entgegenkommen gezeigt, 1911 waren es 10, 1935 dagegen 66. Achtzig Hundertteile des gesamten Güterverkehrs gingen in die Anschlüsse oder wenigstens in Lagerplätze im unmittelbaren Anschluß an die Gleisanlagen.

In der Tarifgestaltung hat sich das gemeinwirtschaftliche Prinzip völlig durchgesetzt. Es ist in den Artikeln 30 und 38 des Eisenbahngesetzes verankert. Allerdings wird verlangt, daß die Einnahmen die Zinsen der Anleihen für Eisenbahnzwecke decken sollen. Im Personenverkehr wurden weitere Ermäßigungen gewährt, die Einnahmen je Personenkm fielen daher von 72 auf 66 Stotinki von 1934 auf 1935 (von 2,196 auf 2,013 Pf.). 1914 betrugen sie 3,8 Pf. Im Güterverkehr sank die Einnahme je Nettotonnenkm aus dem gleichen Grunde von 1,22 Lewa auf 1,14 Lewa (von 3,721 auf 3,477 Pf.), vor dem Kriege 5,33 Pf. Im Gepäck-

verkehr führte die Senkung des Tarifs zu einer Minderung der Einnahmen von 7,13 auf 5,98 Lewa je Tonnenkm (von 21,746 auf 18,239 Pf.).

Seit 1935 wird die Verkehrswerbung von einem besonders gegründeten Büro unternommen. Denn gegenüber dem steigenden Wettbewerb des Autos ist auch die Verwaltung der bulgarischen Staatseisenbahnen nicht untätig geblieben. Man hat allerdings von einer allgemeinen Senkung der Personentarife abgesehen. Dagegen ist man dem Reisebedürfnis mit der Veranstaltung „billiger Wochen" entgegengekommen, „Obstwoche in Küstendil", „Winterwoche in Warna", „die gast-

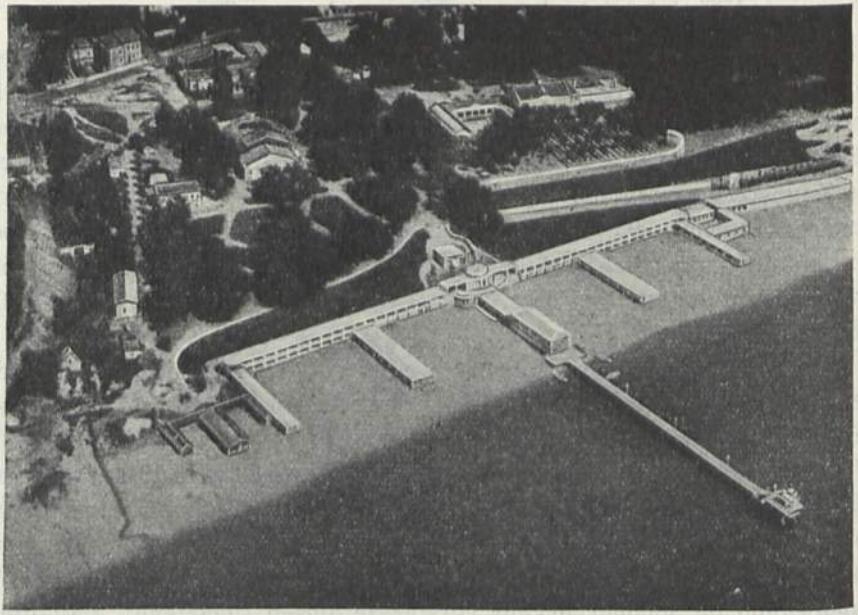


Abb. 3. Die Badeanlagen des Seebades Warna.

freundliche Stadt Sofia", wozu man 67 % Ermäßigung, abgesehen von anderen Vorteilen in der Verbilligung des Aufenthaltes, gab.

Zu der günstigen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs trugen die guten Ernten wesentlich bei, namentlich 1935 war ein glänzendes Jahr: Getreide 3,2 Millionen t gegen 2,5 im Jahre 1934, Tabak 27 Mill. kg gegen 15 Mill. Aber auch der Autoverkehr ist im Steigen begriffen. Welchen Einfluß das „Gesetz über den Kraftwagenverkehr", über die Gleichstellung der Transporte auf der Straße, der Schiene und in der Luft von Mitte 1935 haben wird, muß abgewartet werden. Das Jahr 1935 verging mit der Ausarbeitung der Ausführungsbestimmungen. Der Finanzbericht spricht von einer auffal-

lenden Vermehrung der Landtransporte mit Zugtieren selbst auf große Entfernungen.

Der Personenverkehr der normalspurigen Bahnen hat sich auf dem Stande des Jahres 1932 gehalten mit 7,2 Millionen Reisenden, von dem Höchststande 1929 mit 9,4 Millionen ist er noch weit entfernt. Im Jahre 1935 reisten auf sämtlichen Strecken 33 % der Reisenden zum vollen Tarif, 12 % mit Zeitkarten, 55 % mit Ermäßigungen von 26 bis 67 %.

Der bezahlte Güterverkehr der normalspurigen Bahnen schloß mit 3,2 Millionen t ab gegen 3,6 Millionen im Jahre 1929. Aus allgemeinen wirtschaftlichen Gründen widmeten die Staatsbahnen der Aus-

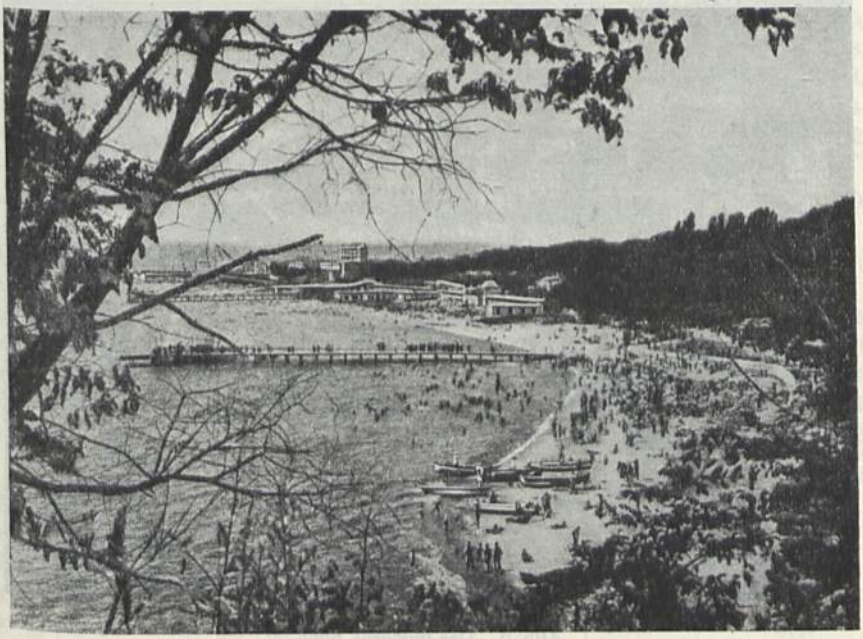


Abb. 4. Seebad Warna.

fuhr ihre ganze Aufmerksamkeit, wenngleich die Wagengestellung für die Ausfuhr mit 13 513 Wagen nur einen Bruchteil der Jahreswagengestellung von 302 000 Wagen ausmacht.

Die Einnahmen der gesamten Bahnen, der normalspurigen mit 1066 Mill. Lewa und der schmalspurigen mit 32 Mill. Lewa, betrugen 1098 Mill. Lewa (33,489 Mill. RM). 66,4 % kommen aus dem Güterverkehr, 32 % aus dem Personenverkehr, 1 % aus dem Gepäckverkehr, ½ % aus verschiedenen Einnahmen. Die Betriebsausgaben betrugen 952 Mill. Lewa, 56 % Personalausgaben, 38 % Sachausgaben, 6 % für Erneuerung. Die Betriebszahl war bis 1933 im Steigen begriffen, ist dann gefallen:

Jahr	Bahnen: Normalspurige	Bahnen: Schmalspurige	Gesamtbetriebszahl
1929	68,59	137,20	71,04
1930	81,90	127,17	85,97
1931	84,11	161,11	86,36
1932	85,37	188,52	88,09
1933	86,84	173,46	89,29
1934	75,08	162,97	77,57[1]
1935	84,41	159,10	86,65

Abb. 5. Das moderne Sofia.

Der Betriebsüberschuß lag mit 147 Mill. Lewa weit unter 1929 mit 368 Mill. Lewa. Es ergibt sich in den Jahren 1930 bis 1935 ein Verlust von 480 Mill. Lewa, hiervon sind 61 Millionen aus Reserven gedeckt. Es verbleibt ein Verlust von 411 Mill. Lewa. In den 1930 gegründeten Reservefonds konnten keine Mittel mehr eingestellt werden. Gesetzlich sind ihm 10 % des Betriebsüberschusses zuzuführen. Das Gesetz sieht außerdem die Bildung eines Fonds gegen Feuergefahr vor. Er ist seit 1929 auf 14 Mill. Lewa angefüllt worden.

Das Anlagekapital betrug 1935 nach dem Finanzbericht 13 217 Milliarden Papier-Lewa, nach dem Geschäftsbericht 475 Millionen Gold-Lewa. Hiervon fallen 75 % auf die Streckenanlagen, 22 % auf das rollende Material, der Rest auf Inventarien und Hilfsdienste.

[1] Drei Vierteljahre.

VIII. Statistische Ergebnisse über die Betriebs-, Verkehrs- und Finanzführung der normalspurigen Staatsbahnlinien.

1 Papierlewa = 3,05 Pf.

	1914	1931/32	1932/33	1933/34	1934	1935	
		je vom 1. 4. bis 31. 3.			1. 4. bis 31. 12.	Kalenderjahr	
Mittlere Betriebslänge	2109	2662	2670	2802	2800	2800	in %
Zugkm in Millionen	5,98	10,37	10,43	10,45	8,00	10,80	
Davon in							
Schnellzügen . . .		2,05	2,08	2,09	1,62	2,18	20,2
Personenzügen .		3,07	3,16	3,08	2,34	3,06	28,2
Gemischten Zügen .		1,29	1,31	1,42	1,13	1,51	14,0
Güterzügen		3,72	3,63	3,59	2,70	3,76	34,8
Dienstzügen . . .		0,23	0,25	0,26	0,20	0,29	2,8
Hiervon							
Triebwagenkm . .						9557	100,0
Achskm in Millionen	185,72	307,83	305,32	300,79	229,60	317,66	in %
Davon in							
Schnellzügen . . .		43,57	45,21	44,86	34,37	48,09	15,1
Personenzügen . .		62,49	64,52	62,48	48,93	63,70	20,1
Gemischten Zügen .		25,98	25,30	24,24	18,91	25,29	7,9
Güterzügen		170,39	164,62	163,38	123 31	174,34	54,7
Dienstzügen . . .		5,41	5,67	5,82	4,07	6,23	2,2
							100,0
Befördert wurden Personen in Mill. . .	4,18	7,68	8,02	7,18	5,42	7,20	
Davon zu Normaltarifen . . .	3,68	4,79	3,88	3,92	2,56	2,85	
in %	88,0	62,3	48,4	54,5	47,2	39,6	
mit 50% Ermäßigung	0,50	0,93	1,02	0,61	0,54	0,92	
in %	12,0	12,1	12,7	8,5	10,0	12,8	
mit 75% (65%) Ermäßigung . .	—	0,46[2]	0,48[3]	0,39[1]	0,30[1]	0,53[1]	
in %	—	6,0	6,0	5,4	5,5	7,4	
Personenkm in Millionen	303	532	565	510	395	518	

[1] Ab 1933 mit 65 % Ermäßigung. 75 % Ermäßigung fielen weg. Außerdem gibt es 25 % und 35 % Ermäßigung und Zeitkarten, diese letzteren zusammen 1933: 31,6 %, 1934: 37,3 %, 1935: 41,2 %.

[2] Der Rest zu 25 % Ermäßigung (19,6 %).

[3] Der Rest zu 25 % Ermäßigung (22,5 %) und Zeitkarten (10,4 %).

	1914	1931/32	1932/33	1933/34	1934	1935	
		je vom 1. 4. bis 31. 3.			1. 4. bis 31. 12.	Kalenderjahr	
Von den Reisenden benutzten							
die 1. Klasse . . .		0,06	0,04	0,04	0,05	0,05	
„ 2. Klasse . . .		1,59	1,52	1,53	1,64	1,49	
„ 3. Klasse . . .		98,35	98,44	98,43	98,31	98,46	
Die Reiseweite betrug km in der							
1. Klasse	265,6	286,4	284,5	286,3	289,1	335,1	
2. Klasse	160,9	213,7	218,4	221,3	216,5	216,0	
3. Klasse	66,7	66,8	68,1	68,6	70,4	69,7	
Insgesamt . .	72,4	69,3	70,5	71,1	72,9	72,0	
Beförderte Tonnen in Millionen . .	2,54	4,47	4,302	4,235	3,051	4,366	
Hiervon Dienstgut in Millionen[2]	0,40	1,00	0,984	0,935	0,734	1,161	
Mittlere Versandweite km[3]	139	186	184	189	192	193	
Personalbestand insgesamt	10 362	15 485	15 446	15 640	15 640	15 949	in % 100,0
Davon							
1. in der allgemeinen Verwaltung . .	—	578	482	503	540	599	3,7
2. in der Bahnunterhaltung u. Bahnbewachung . . .	—	4 255	4 115	4 223	3 894	4 063	25,6
3. im Betrieb und im Verkehr . .	—	5 178	5 582	3a) 3 517[1]	3 520	3 472	21,7
				3b) 1 689	1 639	1 701	10,7
4. im Maschinen- u. Stoffdienst . . .	—	5 474	5 267	4a) 2 433	2 405	2 436	15,3
				4b) 890	1 020	975	6,1
				4c) 2 140	2 392	2 493	15,6
5. im sonstigen Dienst	—	—	—	245	230	210	1,3
6. auf 1 Betriebskm	4,91	5,94	5,81	5,74	5,59	5,70	—

[1] 3 a Bahnhofsdienst. 3 b Zugdienst. 4 a Maschinendienst. 4 b Laufende Unterhaltung in Werkstätten. 4 c Hauptunterhaltung.

[2] Daher sind die Zahlen für bezahlte Transporte wesentlich geringer: 2,1 — 3,47 — 3,32 — 3,30 — 2,32 — 3,20 Millionen t, der Anteil des Dienstgutes 1935 mit 26,6 % sehr hoch. [3] Für bezahlte Transporte.

	1914	1931/32	1932/33	1933/34	1934	1935	
		je vom 1. 4. bis 31. 3.			1. 4. bis 31. 12.	Kalenderjahr	
Anlagekapital in Mill. Goldlewa. .	338	418	438	443	444	452,5	
je 1 km Betriebslänge Goldlewa .	160 333	157 243	164 288	158 399	158 877	161 971	
Betriebseinnahme in Mill. Papierlewa .	34,9[1]	1161	1109	1081	840	1066	
in Mill. RM	28,3	34,4	33,8	32,9	25,6	32,5	
je km Betriebslänge in Papierlewa . .	16 532[1]	445 232	417 074	397 022	—	380 563	
Betriebsausgaben in Mill. Papierlewa .	22,4[1]	976	946	939	631	899	
in Mill. RM . . .	18,1	29,8	28,8	28,6	19,2	27,4	
je km Betriebslänge in Papierlewa . .	10 617[1]	374 488	356 075	344 782	—	321 250	
Personalausgaben in Papierlewa . . .	13,9[1]	510	530	508	—	466	in % 52
Sachausgaben in Papierlewa . . .	8,5[1]	466	416	431	—	433	48
Betriebszahl . . .	64,22	84,11	85,37	86,84	75,08	84,41	
Betriebsüberschuß im Verhältnis zum Anlagekapital[2] .	3,69	1,65	1,39	1,20	1,77	1,37	
Einnahme auf 1 Personenkm Stotinki . . .	4,7[1]	78	76[3]	72[3]	72[3]	66	
in Pf	3,76	2,38	2,31	2,19	2,196	2,013	
1 Tonnenkm Stotinki . . .	6,58[1]	112	112	113	122	114	
in Pf	5,33	3,42	3,42	3,44	3,721	3,477	
Ausgaben auf 1 Achskm Papierlewa . .	0,12[1]	3,17	3,10	3,12	2,74	2,83	
in Pf	9,72	9,67	9,45	9,51	8,36	8,63	
1 Zugkm Papierlewa . .	3,74[1]	104,5	90,8	89,9	78,8	83,3	
in Pf[4]	303	319	277	274	240	254	

[1] 1914 in Goldlewa.

[2] Im Geschäftsbericht berechnet für den Überschuß in Goldlewa zu dem Anlagekapital in Goldlewa nach dem Kurs 1 Goldlewa = 26,72 Papierlewa, 1 Papierlewa = 0,0366 Goldlewa = 3,66 Centimes Gold = 2,928 Pf.

[3] Ohne Zeitkarten.

[4] Der Finanzbericht 1933 bringt, in Goldlewa (= Goldfranken) umgerechnet, für folgende Länder nachstehende Kosten für 1 Zugkm: Jugoslawien 3,02, Bulgarien 3,19, Belgien 4,82, Rumänien 5,03, Tschechoslowakei 5,53, Italien 5,85, Ungarn 5,90, Deutschland 5,99, Frankreich 6,24, Schweiz 6,43.

Zum Vergleich und zur Vervollständigung sei die im Archiv 1931 S. 1242 gegebene Zusammenstellung über die normalspurigen Eisenbahnen fortgesetzt:

Jahr	Betriebskilometer	Lokomotiven	Personenwagen	Packwagen	Postwagen	Güterwagen	Reisende in Millionen	Reisende auf 1 Betriebskilometer in Tausenden
1929	2444	443	560	152	42	10 180	9,42	269 017
1930	2538	444	573	177	42	9 969	8,16	224 684
1931	2662	476	541	170	39	9 837	7,68	204 194
1932	2670	476	539	168	39	9 854	8,02	212 763
1933	2802	480	529	166	39	9 758	7,18	187 365
1934[1]	2800	480	529	166	39	9 758	5,42	—
1935	2800	477	618	166	45	10 093	7,20	190 342

Jahr	Reiselänge km	Eil- und Frachtgut in Tausend Tonnen (ohne Dienstgut)	Eil- und Frachtgut Tonnenkm auf 1 Betriebskm in Tausend	Versandweite km	Anlagekapital in Goldlewa Millionen	Anlagekapital auf 1 Kilometer in Tausend Goldlewa	Betriebszahl	Verzinsung des Anlagekapitals %
1929	68,7	3683	280,7	183,3	390,1	160,0	68,59	3,70
1930	67,4	3504	255,3	178,3	396,6	149,3	81,90	1,84
1931	69,3	3475	247,7	185,7	418,9	157,2	84,11	1,65
1932	70,5	3318	230,7	184,8	437,7	164,3	85,37	1,39
1933	71,1	3300	228,5	188,6	442,9	158,4	86,84	1,20
1934[1]	72,9	2316	—	192,0	443,9	158,9	75,08	1,77
1935	72,0	3205	221,3	193,3	452,5	162,0	84,41	1,37

IX. Die Schmalspurbahnen.

Bulgarien ist erst nach dem Kriege zum Bau von Schmalspurbahnen (420 km) übergegangen. Sie wurden teils in 76-cm-Spur (162 km), teils in Anlehnung an die aus dem Kriege übernommenen Feldbahnen in 60-cm-Spur (258 km) ausgeführt. Sie werden mit fortgesetztem Unterschuß betrieben. Das Anlagekapital beträgt 18,7 Mill. Goldlewa, je Kilometer 43 449 Goldlewa. Das durchschnittliche Anlagekapital der 76-cm-Spurbahnen beläuft sich je Kilometer auf 66 931 Goldlewa, das der 60-cm-Spurbahnen auf 29 291 Goldlewa je Kilometer. Von den 76-cm-Spurbahnen kostete die sehr schwierige Gebirgslinie Saranowo—Ledschene—Tschepino in den Rhodopen 96 269 Goldlewa je Kilometer.

[1] Drei Vierteljahr 1. April bis 31. Dezember.

Bulgarische Schmalspurbahnen.

Strecke	Spur cm	Betriebseröffnung	Länge km	Anlagekapital Goldlewa im ganzen Millionen	Anlagekapital Goldlewa je km	Verkehr 1935 in tausend Personen	Verkehr 1935 in tausend Tonnen
1. Tscherwen Breg—Bela Slatina	76	1918	52				
2. Bela Slatina—Bukofszi	76	1925	38	6,13	58 962	97	59
3. Bukofszi—Saraewo . .	76	1926	7,7				
4. Saraewo—Orechowo .	76	1930	6,2				
5. Saranowo—Ledschene	76	1926	38,5				
6. Ledschene—Tschepino	76	1927	2,9	3,98	96 269	75	48
7. Warwara—Pasardschik	76	1928	16,6	0,73	43 788	—	—
Zusammen . . .	—	—	161,9	10,84	66 931	172	107
8. Dupnitza—Petrisch .	60	1917	122,4	4,48	36 585		
9. Dupnitza—Bobof Dol.	60	1917	25,6	0,85	33 034		
10. Struma—Orlitza . . .	60	1917	13,5	0,33	24 609	189	200
11. General Todoroff—Kulata	60	1929	15,5	0,38	24 461		
12. Kaspitschan—Kraina .	60	1917	56,8	1,25	22 036	14	24
13. Rakowski—Mina Maritza	60	1920	4,6	0,23	49 477		20
14. Burgas—Pomorie . .	60	1925	19,4	0,35	18 093	37	17
Zusammen . . .	—	—	257,8	7,87	29 291	241	261
Insgesamt . . .	—	—	419,7	18,71	43 449	413	367

Verkehr und finanzielle Ergebnisse der bulgarischen Schmalspurbahnen 1927 bis 1935.

Jahr	Personen in Tausend	Tonnen in Tausend	Reiseweite km	Versandweite km	in Millionen Papierlewa Einnahme	Ausgabe	Defizit
1927/28	723	397	38,7	56,2	51,5	69,2	17,7[2]
1928/29	782	348	39,1	70,6	50,1	72,6	22,5[2]
1929/30	795	366	39,5	66,7	49,7	71,2	21,5[2]
1930/31	645	394	43,2	61,4	47,8	64,9	17,1[2]
1931/32	527	400	36,1	46,4	34,9	56,2	21,3
1932/33	434	424	38,8	41,4	29,9	56,4	26,5
1933/34	373	337	38,8	51,1	31,5	54,6	23,1
1934[1]	270	237	40,5	54,4	24,4	39,8	15,4
1935	413	367	37,4	59,5	32,8	52,3	19,4

[1] 1. April bis 31. Dezember.

[2] Entnommen dem Geschäftsbericht 1931.

Der Betrieb wird mit 121 Lokomotiven, 82 Personenwagen und 1047 Güterwagen bewältigt, darunter mit 719 offenen Wagen nebst 297 Privatwagen, meist für den Kohlentransport. Das Personal ist von 1048 auf 827 Köpfe seit 1933 eingeschränkt worden mit einem Einkommen von meist nicht über 2000 bis 3000 Lewa im Jahr = 610 bis 915 RM. Die Zugkilometerzahl bewegt sich zwischen 900 000 und 1 Million Zugkm, die Zugzahl auf den einzelnen Strecken zwischen zwei und vier Zügen, sofern nicht Kohlenzüge in größerer Zahl gefahren werden. Überall herrscht äußerste Einschränkung. Die Zahl der Reisenden ist seit 1935 wieder im Steigen begriffen, ebenso die Zahl der Tonnen.

X. Die Industriebahnen.

Seit 1929 hat sich die Zahl der Industriebahnen von 54 auf 66 normalspurige Anschlußbahnen erhöht. Inzwischen sind noch fünf neue weitere Anschlußbahnen in Schmalspur entstanden in Anlehnung an die nach dem Kriege gebauten Schmalspurstrecken. Entsprechend der Förderung der heimischen Industrie entstanden 1930 6, 1931 4, 1932 5, 1933 1, 1934 2 Anschlüsse an neuen Anlagen.

XI. Der Kraftwagen- und Luftverkehr.

In Bulgarien gibt es etwa 400 vom Staate konzessionierte Kraftwagen-Überlandverbindungen. Sie verteilen sich über das ganze Land, darunter im Bezirk Sofia 63, Wratza 35, Plewna 55, Schumen 32, Burgas 20, Stara Sagora 30, Plowdiw 62. Das Landstraßennetz umfaßt jetzt etwa 18 000 km, etwa 29 km auf 10 000 Einwohner, ein langsamer aber stetiger Fortschritt gegen die Zeit vor zehn Jahren, 1927 waren es 14 000 km mit 25,5 km auf 10 000 Einwohner. Die mangelhafte, an der Grenze unterbrochene Eisenbahnverbindung mit Saloniki gibt dem Kraftwagen in der täglichen Verbindung von Sofia über Gorna Dschumaja nach Petritsch zum Anschluß nach Griechenland große Möglichkeiten. Das gesamte mit Auto befahrbare Straßennetz wird auf mehr als 15 000 km angegeben. Nach den Autokarten kann man mit etwa 3000 km leidlichen Landstraßen und 7000 km weniger günstigen Nebenstraßen rechnen.

Die deutsche Lufthansa befliegt die Linie Berlin—Wien—Budapest—Belgrad—Sofia—Saloniki. Die polnische Linie Lot fliegt von Warschau über Lemberg—Czernowitz—Bukarest nach Sofia, Saloniki und Athen.

XII. Die Häfen.

Im Handel Bulgariens nehmen die See- und Donauhäfen eine starke Stellung ein. Der Donauweg bildet auf 400 km die Grenze, die Seeküste ist 250 km lang. Am Schwarzen Meer liegen 8 Häfen, an der Donau 7 bedeutende von im ganzen 10 Flußhäfen. 40 % des Außenhandels gehen über den Seeweg, 20 % über die Donau, 40 % über die Schiene. Von den

Seehäfen sind Warna und Burgas, von den Donauhäfen Russe am besten ausgestattet. In runden Zahlen betrug der Verkehr über die Häfen:

Jahr	in Tonnen	
	Einfuhr	Ausfuhr
1933	146 000	263 000
1934	115 000	206 000
1935	140 000	250 000

Im Seeverkehr überwiegt in Burgas mit seinem starken mittel- und südbulgarischen Versorgungsgebiet die Einfuhr.

Es betrug die Ein- und Ausfuhr in Tonnen:

Jahr	in Burgas		in Warna	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
1934	101 000	131 000	42 000	108 000
1935	112 000	140 000	50 000	118 000

Die bulgarische Regierung ist weiterhin darauf bedacht, die Häfen mit Krananlagen und Silos neuzeitlich auszustatten. Sie hat seit Inbetriebnahme der Häfen bis 1932 in Burgas 10,6, in Warna 15,7, in Russe 3,8, in Swischtoff 1,3 Mill. Goldlewa angelegt. Die Gesamthöhe der Investitionen beträgt 34,6 Mill. Goldlewa. Jährlich pflegen ½ bis 1 Mill. Goldlewa angelegt zu werden.

Der Personenverkehr hat sowohl in den See- wie in den Donauhäfen vor dem Kriege eine sehr große Rolle gespielt. 1911, ein Jahr vor dem Balkankrieg, fuhren in den Seehäfen ab (62 000) und kamen an (63 000) 125 000 Personen. 1912 in den Donauhäfen 369 000 Personen. Der Verkehr in den Seehäfen hatte sich nach dem Kriege bis 1929 auf 73 000 Personen erholt, fiel 1934 aber wieder auf 43 000 und stieg nun wieder 1935 an auf 56 000 Reisende. In den Donauhäfen ist der Abfall noch krasser. Nach dem Kriege zählte man im Jahre 1924 wieder 185 000 Passagiere, die Zahl fiel 1933 auf 82 000 und stieg dann 1935 auf 132 000.

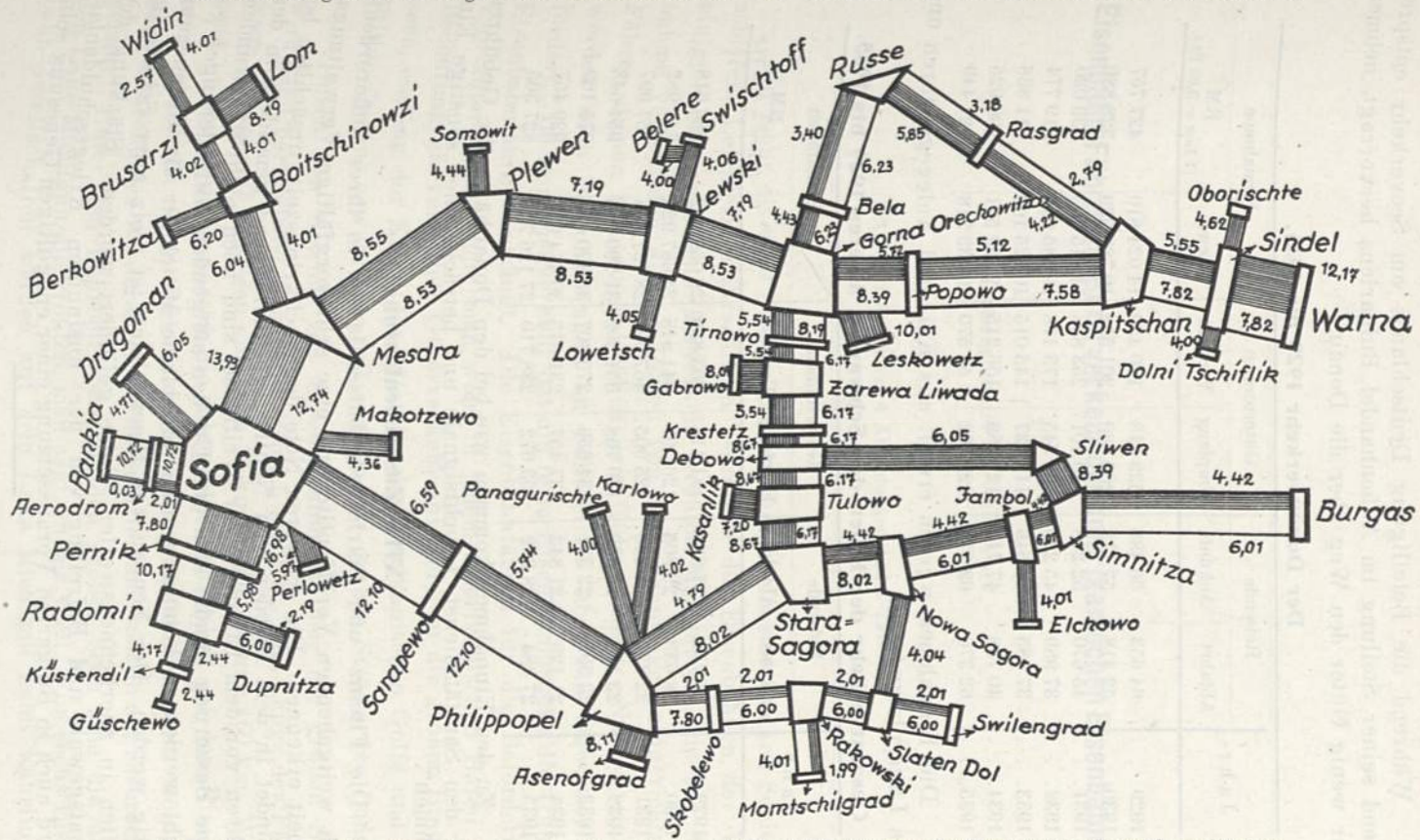
Die Ausrüstung der Häfen umfaßt an Hafenbecken in den Seehäfen Burgas 660 000 qm, in Warna 471 000 qm, in Russe 66 000 qm. Kaimauerlängen in Burgas 600 m, in Warna 750 m, in den Donauhäfen Russe 800 m, in Lom 1300 m. Schuppen besitzen Burgas und Warna je 6400 qm, Lom 1400 qm in Eisen und Beton, außerdem haben diese Häfen wie andere Donauhäfen Holzschuppen in vielfacher Ausdehnung. Die Krananlagen sind beschränkt.

Die Nationalität der ein- und ausgehenden Schiffe verteilt sich 1935 auf den drei größeren Häfen wie folgt:

Nationalität	Eingang						Ausgang					
	Burgas		Warna		Russe		Burgas		Warna		Russe	
	Zahl der Schiffe	entladene Tonnen	Zahl der Schiffe	entladene Tonnen	Zahl der Schiffe	entladene Tonnen	Zahl der Schiffe	eingeladen in Tonnen	Zahl der Schiffe	eingeladen in Tonnen	Zahl der Schiffe	eingeladen in Tonnen
England	56	11 880	33	1 931	87	576	56	21 090	33	5 400	87	—
Amerika	2	39	—	—	—	—	2	602	—	—	—	—
Bulgarien	1993	20 265	515	20 110	1698	31 286	1993	25 484	515	17 383	1698	5 647
Deutschland	62	41 294	54	17 461	315	1 919	62	19 726[1]	54	22 967	315	45
Griechenland	32	6 648	15	1 293	29	—	32	10 736	15	13 292	29	1 183
Dänemark	12	1 960	4	—	—	—	12	20 447	4	1 444	—	—
Italien	202	6 127	204	6 576	—	—	202	7 469	204	24 761	—	—
Norwegen	1	—	—	—	—	—	1	1 575	—	—	—	—
Türkei	33	24	5	—	—	—	33	792	5	95	—	—
Holland	29	10 451	27	4 673	129	685	29	6 556	27	2 724	129	651
Schweden	16	903	6	399	—	—	16	6 703	6	1 542	—	—
Südslawien	1	—	4	—	89	1 760	1	200	4	520	89	1 591
Rumänien	—	—	41	46	1493	5 426	—	—	41	55	1493	5 575
Österreich	—	—	—	—	467	1 887	—	—	—	—	467	536
Ungarn	—	—	—	—	189	906	—	—	—	—	189	109
Frankreich	—	—	—	—	29	3 757	—	—	—	—	29	2 827
Tschechei	—	—	—	—	271	2 595	—	—	—	—	271	878
Belgien	—	—	—	—	125	1 765	—	—	—	—	125	245
	2439	99 591	908	11 493	4921	52 562	2439	121 380	908	90 183	4921	19 287

[1] Dazu 10 840 Kisten mit Eiern.

Streckenbelastungskarte der Bulgarischen Staatseisenbahnen. Nur Vollspurbahnen mit Zugzahl im Mittel pro Tag 1935.



Die teils sehr ungleichmäßige Belastung der Gegenrichtung läßt auf die Kürzung der Züge auf der Bergfahrt schließen. Die Kohlenstrecke Sofia—Pernik liegt z. B. zu 34% in einer Neigung 1:40. Sämtliche Strecken sind eingleisig.

Während die Beteiligung Deutschlands am Seeverkehr entsprechend seiner Stellung im Außenhandel Bulgariens hervorragt, nehmen nur wenig Güter den Weg über die Donau.

Der Donauverkehr 1929 bis 1935.

Jahr	Reisende		Gütertonnen		Einnahmen	
	Abfahrt	Ankunft	Empfang	Versand	Lewa	RM (1 Lew = 3,05 Pf.)
1929. . .	64 653	66 485	339 318	120 450	14 024 810	427 757
1930. . .	52 418	57 118	200 860	201 552	10 782 939	328 880
1931. . .	45 670	52 248	150 701	253 898	11 115 403	339 020
1932. . .	37 989	45 253	132 545	173 178	10 485 045	319 774
1933. . .	37 885	44 546	117 137	145 015	10 225 169	311 868
1934. . .	40 738	47 712	121 489	156 215	9 538 521	290 925
1935. . .	62 370	69 517	128 192	53 570	10 539 318	321 449

Die Einnahmen werden erzielt aus Kai- und Anlegegebühren und aus Lagerplatzmieten.

Gesamtverkehr der Häfen des Schwarzen Meeres 1929 bis 1935.

Jahr	Reisende		Gütertonnen		Einnahmen	
	Ankunft	Abfahrt	Empfang	Versand	Lewa	RM (1 Lew = 3,05 Pf.)
1929. . .	35 757	37 880	181 114	203 889	29 069 442	886 618
1930. . .	28 633	29 805	126 397	341 848	24 687 923	752 982
1931. . .	22 820	24 325	125 905	467 099	28 131 048	857 997
1932. . .	23 158	23 532	136 768	351 592	31 299 764	954 643
1933. . .	23 591	22 334	134 656	270 307	32 300 641	975 169
1934. . .	21 129	21 842	137 457	231 615	30 474 011	929 457
1935. . .	27 484	28 382	153 672	238 710	27 126 723	827 365

Zu den Einnahmen kommen wie bei den Donauhäfen die Gebühren für den Sanitätsdienst, Leuchtsignale und beträchtliche „sonstige Einnahmen".

XIII. Zusammenfassung.

Die Finanz- und Betriebsergebnisse lassen in ihrer außerordentlich weitgehenden Veröffentlichung eine sehr sorgfältige Verwaltungsarbeit erkennen. Die schweren Nöte der Nachkriegszeit, ursächlich begründet in dem Frieden von Neuilly, vorübergehend gemildert in den Jahren vor dem Einbruch der Weltkrise, sind noch nicht überwunden. Eine Besserung kündet sich an. Um den steigenden Anforderungen gerecht werden zu können, werden erhebliche Mittel für die Erneuerung nötig werden. Der Neubau von Eisenbahnen ist trotz aller Schwierigkeiten in anerkennenswerter Weise gefördert worden. Stärkung der Staatsgewalt und Befreiung von der unsinnigen Kriegsschuldenlast wird auch in Bulgarien Voraussetzung einer endgültigen Genesung sein.

Eisenbahn-Fähren im Güterverkehr der amerikanischen Eisenbahnen.

Von

Ludwig Bauer in New York.

(Mit 2 Kartenskizzen, 4 Abbildungen und 1 Tabelle.)

Mit mehr als 2000 Schiffsgefäßen verschiedenster Bauart, Schleppschiffen, Leichtern, Fährschiffen, betreiben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten einen Fährverkehr größten Maßstabes. Die zur Aufnahme verschieden großer Zahlen von Eisenbahnwagen eingerichteten Fähren dienen fast ausschließlich dem Güterverkehr. Nur vereinzelt werden noch Personenwagen im Fährbetrieb über ein Gewässer befördert. Im Personenverkehr hat die feste Eisenbahnbrücke die frühere Eisenbahnfähre verdrängt. Die Eisenbahnfähren für die Beförderung von Güterwagen findet man wohl in jedem amerikanischen Hafen von Bedeutung, sie vermitteln Güterverkehr auf und über die großen Binnenseen, entlang der Küste des Atlantik, des Mexikanischen Golfs und des Stillen Ozeans sowohl wie auf einigen der großen Ströme des Landes.

Durch den Betrieb von Eisenbahnfähren über die großen Seen wird der Überlandweg zum Teil erheblich gekürzt. Die Länge der Fährwege beträgt auf den Seen von etwa 16 km bis zu 100 und 160 km. Während in den Wintermonaten die allgemeine Schiffahrt auf den Binnenseen eingestellt wird, verkehren die Eisenbahnfähren, wenn möglich, auch während des Winters. Ihre Fährschiffe sind deshalb als Eisbrecher gebaut. Unter den Fährbetrieben auf den großen Seen sind die über den Lake Michigan die größten, man sagt, in der Welt. Von sechs Eisenbahn-Gesellschaften werden auf dem Lake Michigan neun Fährlinien

unterhalten, auf denen im Jahre 1935 insgesamt 4 400 000 Tonnen Fracht und 14 000 Passagiere befördert wurden.

In den Häfen der atlantischen Küste ist die Eisenbahnfähre für Güterwagen und Frachtgut ein unentbehrliches Hilfsmittel der Eisenbahnen, um industrielle Anlagen mit ihren Güterbahnhöfen und ihre Güterannahme- und Güterladestellen untereinander zu verbinden. Die größte Ausdehnung hat der Fährbetrieb im Güterverkehr im Hafen von Groß-New York gefunden, wo die Verbindung der Insel Manhattan mit

Abb. 1.

dem Festland und dem westlichen Ufer der Insel Long Island die Eisenbahnfähre unentbehrlich macht. Dieser Zweig des Eisenbahngüterverkehrs im Gebiete Groß-New Yorks wird weiter unten und in den beigegebenen Anlagen näher beschrieben werden.

Über das Meer nach Havanna (Kuba) führen Fährbetriebe von Port Everglades in Florida über eine Entfernung von etwa 435 km und von New York nach Havanna und New Orleans. Auf der letztgenannten Linie sind Spezialschiffe im Verkehr, die bis zu 100 der vierachsigen Eisenbahngüterwagen in ihrem Schiffsrumpf aufnehmen können.

An der Westküste der Vereinigten Staaten finden wir Eisenbahngüterfähren in San Francisco, Oakland, Seattle und einer Reihe kleinerer Häfen am Stillen Ozean.

Der Hafen von New York und seine Eisenbahn-Uferanlagen für den Güterverkehr.

Der Hafen New York besteht aus den Gewässern der New-Yorker Meeresbucht, den in diese mündenden Flüssen und deren Ufern. Die New-Yorker Bucht wird eingeteilt in die äußere Bucht (praktisch ohne Hafenanlagen an ihren Ufern), die innere Bucht (zwischen der Insel Manhattan im Norden, dem Stadtteil Brooklyn im Osten, Staten Island im Süden und der Halbinsel Bayonne im Westen), die Meerenge (welche

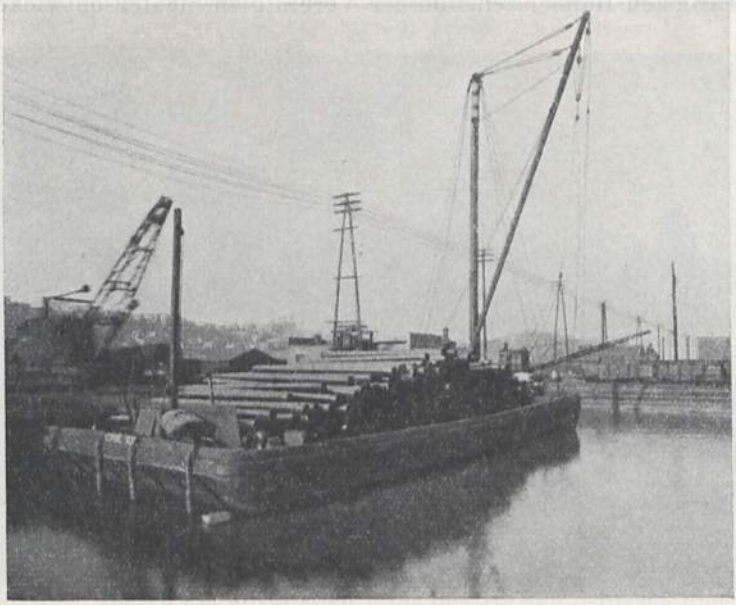


Abb. 2.

die äußere und die innere Bucht verbindet), die Bucht von Newark (westlich der Halbinsel Bayonne), zwei Meeresarme, welche die Bucht von Newark mit der inneren Bucht von New York verbinden und die Insel Staten Island von der Küste des Staates New Jersey trennen (Kill van Kull und Arthur Kill, auch Staten Island Sound genannt). In die innere Bucht von New York münden der Hudson-Fluß, der East River (ein Flußarm, welcher die Verbindung mit dem Long Island Sound herstellt), welche ihrerseits beide weiter nördlich durch den Harlem River verbunden werden (wodurch Manhattan zur Insel wird). In die Bucht von Newark münden der Passaic und der Hackensack River. Diese breiten, zum Teil von Steilufern umsäumten Wasserarme bilden eine natürliche Sperre für einen ununterbrochenen Gütertransport auf der

Schiene in westlicher und östlicher Richtung. Gleichzeitig schaffen sie im unmittelbaren Hafen von New York und den damit zusammenhängenden Wasserarmen eine nutzbare Uferlänge von etwa 1150 km.

Die größte Bevölkerungsdichte ist auf der Insel Manhattan vorhanden, in dieser Beziehung gefolgt von den Stadtteilen Brooklyn und Queens, ihrerseits wiederum auf einer Insel (Long Island) gelegen. Die Ufer dieser beiden Inseln weisen die bestausgerüsteten Quaianlagen und Landeplätze für Seeschiffe auf. Manhattan bildet historisch den Ausgangspunkt, um den herum sich das heutige Groß-New York zum größten und wichtigsten Handelszentrum der Vereinigten Staaten entwickelt hat.

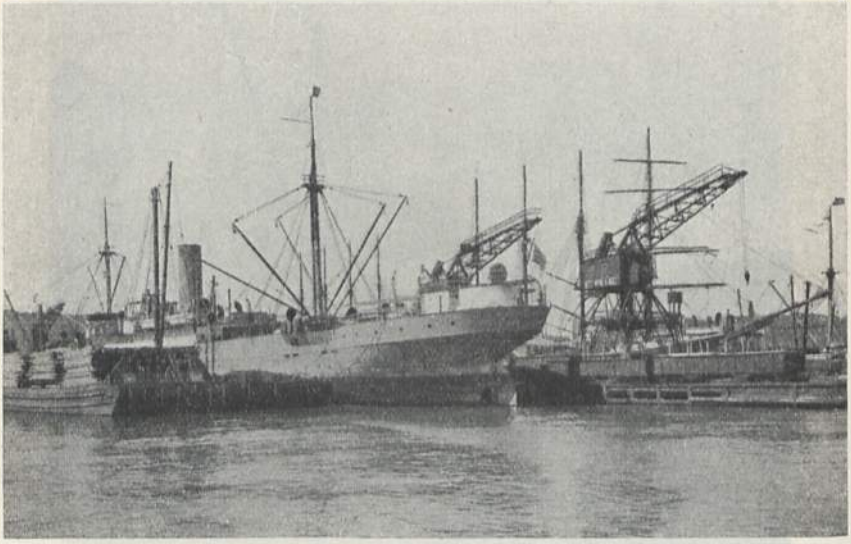


Abb. 3.
Maschinelle Einrichtungen zum Löschen von Gütern aus dem Schiff in Eisenbahnwagen.

Infolge seiner Größe besitzt dies Gebiet eine gewaltige Bedeutung, sowohl mit Rücksicht auf den Riesenumfang seiner Lagerhäuser und seiner erzeugenden Industrie als auch mit Rücksicht auf seinen Eigenverbrauch an Produkten aller Art.

New York als Hafen und die Bedeutung Manhattans und Brooklyns für den Handel und Warendurchgangsverkehr bestand bereits viele Jahre, bevor Eisenbahnen gebaut wurden. See- und Flußschiffe jeder Größe und Bauart vermittelten den Güterverkehr mit und im Hafen von New York. Sie waren zunächst das alleinige Verkehrsmittel zur Bewältigung des eigenen wie des Durchgangs-Güterverkehrs, für welchen Zweck Lagerhäuser, Molen und Quais in großer Zahl entlang den Ufern der

östlichen Südhälfte der Insel Manhattan und dem gegenüberliegenden Ufer Brooklyns entstanden.

Diese mit der wachsenden Größe des Landes immer mehr zunehmende Bedeutung New Yorks als Handelszentrum wirkte mit dem fortschreitenden Bau von Eisenbahnen als Anziehungspunkt, so daß heute sieben von Westen kommende Eisenbahn-Hauptlinien und die von den Neu-England-Staaten im Norden kommende New York, New Haven und Hartford Railroad seinen Güterverkehr bedienen. Von all diesen Eisenbahnen erreichen nur die New York Central Lines die Insel Manhattan mit ihren Gleisen. Die Endbahnhöfe New York, New Haven

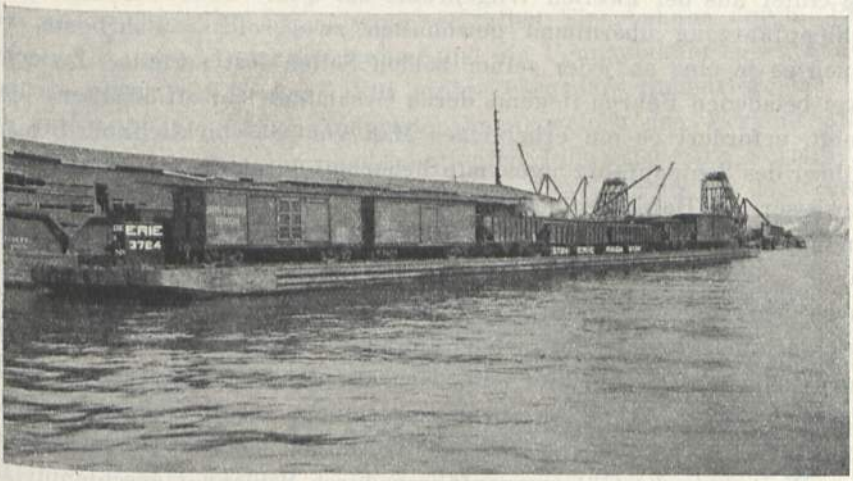


Abb. 4.

und Hartford liegen am nördlichen Ufer des Harlem-Flusses und bei Oak Point im Stadtteil Bronx (nahe am Zusammenfluß des Harlem und des East River). Die Baltimore & Ohio Railroad hat einen Endbahnhof auf der Insel Staten Island, während die Erie Railroad, die Delaware, Lackawanna and Western, die Pennsylvania (für ihren Güterverkehr), die Lehigh Valley, die Central Railroad of New Jersey und die West Shore Railroad (im Betrieb der New York Central Lines) am Westufer des Hudson im Staate New Jersey enden. Die von diesen Eisenbahnen (mit Ausnahme der New York Central Lines) angebrachte Fracht muß über Wasser befördert werden, um Manhattan zu erreichen, von allen Eisenbahnen für Brooklyn bestimmte Fracht, von allen mit Ausnahme der Baltimore & Ohio für Staten Island bestimmte Fracht, von allen mit Ausnahme der New York Central und der New Haven für den Stadtteil Bronx bestimmte Fracht und die über die Linien der New York Central für Plätze am New Jersey-Ufer eintreffende Fracht muß einen Trans-

port über Wasser zurücklegen. Diese Beförderung über Wasser geschieht mit Hilfe von Fähren oder Leichtern. Fähren sind große, flache Schuten, deren Deck Eisenbahngleise trägt. Diese Güterwagenfähren sind entsprechend ihrer Zweckbestimmung von verschiedener Bauart. Die Fähren für den Durchgangsverkehr zwischen landfesten Gleisen sind flachgehende Fahrzeuge von 75 bis 108 m Länge, mit drei Gleisen, auf denen bis zu 25 der großen, vierachsigen Güterwagen aufgestellt werden können. Fähren, welche dem Verkehr mit den „Pier Stations" dienen, tragen nur zwei Gleise, zwischen denen in der Höhe des Wagenbodens eine von einem Dach überdeckte Laderampe verläuft, über welche die Güter aus der zweiten Wagenreihe am Quai entladen werden. Ein Schleppfahrzeug übernimmt gewöhnlich zwei solcher Fährboote, von denen es je eins an jeder seiner beiden Seiten fest vertäut. Zwischen zwei beladenen Fähren liegend, deren Gesamtgewicht oft 5000 tons übersteigt, erfordert es ein erhebliches Maß von Geschicklichkeit für den Führer des Schleppfahrzeuges, mit Sicherheit durch die stark befahrenen Gewässer des Hafens seinen Bestimmungsplatz zu erreichen. Die Verbindung zwischen landfestem Gleis und den Gleisen auf der Fähre wird durch schwimmende Brücken hergestellt, über welche die Güterwagen durch Verschiebelokomotiven auf die Fähre geschoben werden. Die Leichter sind kleinere Fahrzeuge, die zwischen 200 und 750 tons Fracht laden können. Die Leichter befördern nur das Frachtgut und nicht die Eisenbahnwagen. Eine Anzahl der Leichter sind mit eigenen Antriebsmaschinen ausgerüstet, die Mehrzahl von ihnen jedoch wird in der gleichen Weise wie die Güterwagenfähren durch Schlepper geschleppt. Die beigefügten Bilder 1 bis 4 stellen die Güterwagenfähre und gedeckte und offene Leichterschiffe dar.

Die Kartenskizze 1 zeigt die verschiedenen, Groß-New York bedienenden Eisenbahnen und die Lage ihrer Güterbahnhöfe. Die der Kartenskizze beigegebenen Erläuterungen sollen die Übersicht erleichtern.

Um mit den New York Central Lines, deren Güterbahnhöfe in Manhattan in der Nähe der 60. und der 33. Straße liegen und welche außer an diesen beiden Plätzen in den Stadtteilen Manhattan und Bronx noch mehrere Güterannahmestellen und Ladegleise unterhalten, wettbewerbsfähig zu sein, haben alle Haupteisenbahnlinien, deren Gütergleise am Westufer des Hudsonflusses in New Jersey enden, Güterabfertigungen und Güterbahnhöfe in Manhattan errichtet, welche sie mit Hilfe der Fähren erreichen. Die meisten dieser Güterabfertigungen sind „Pier Stations", so geheißen, weil sie in den Schuppen untergebracht sind, die auf in den Fluß hinausgebauten Molen oder Quais erbaut sind. An einigen Stellen sind auch landfeste Eisenbahngleise und Ladestraßen vor-

handen. An den Quaiabfertigungen werden die Güterwagenfähren festgemacht, die Wagen verbleiben auf der Fähre und werden über Ladebrücken ent- oder beladen. Es werden Stückgut- sowohl wie Ladungsfrachten bearbeitet. Die Güterbewegung zwischen Quaischuppen und Eisenbahnwagen wird vom Eisenbahnpersonal ausgeführt. Wo landfeste Gleisanlagen vorhanden sind, werden die Wagenladungen durch die Eisenbahn auf die Ladestraße gestellt, wo das Ladegeschäft durch Versender oder Empfänger in der sonst üblichen Weise ausgeführt wird. Auch die New York Central Lines unterhalten an verschiedenen Stellen in Manhattan Quaiabfertigungen, die durch Güterwagenfähren mit ihren Güterbahnhöfen an der 33. bzw. 60. Straße verbunden sind.

Der Stadtteil Brooklyn wird von allen Eisenbahnen durch „Pier Stations" bedient. Die Lackawanna und die Pennsylvania haben außerdem landfeste Ladestraßen. Für einige besonders industriereiche Bezirke Brooklyns bestehen Industriebahnen, welche den Verkehr aller Eisenbahnen für den von ihnen bedienten Industriebezirk vermitteln. Sie unterhalten zu dem Zweck ihren eigenen Fährbetrieb mit den Güterendbahnhöfen der Haupteisenbahnlinien. Für diesen Fährdienst werden sie aus Verträgen mit den Eisenbahnen entschädigt.

Neben dem Güterverkehr nach und von ihren Güterbahnhöfen und Uferabfertigungen haben die Eisenbahnen den Güterverkehr mit den Quais der Seeschiffe zu bewältigen. Dieser Verkehr wickelt sich vollständig über Leichter ab. Unter besonderen Umständen kann vom Empfänger oder Versender auch Güterwagen-Fährdienst zum oder vom Seeschiff vereinbart werden.

Im allgemeinen wird die Leichterung der Güter in einem bestimmt abgegrenzten Gebiet des Hafens Groß-New York gebührenfrei ausgeführt. Die Grenzen der freien Leichterung schließen die hauptsächlichen Teile des Hafengebiets ein. Die Uferlinie in diesem Gebiet ist 98 km lang, von denen 70 % auf der New-Yorker Seite und 30 % auf der New-Jersey-Seite liegen. Änderungen in der Abgrenzung dieses Gebietes sind zuletzt im Jahre 1914 vorgenommen, seit 1906 aber ist das Gebiet im wesentlichen gleichgeblieben.

Die Entfernungen, welche der Güterverkehr der von Westen kommenden Haupteisenbahnlinien im Bezirk New York auf dem Wasser überwinden muß, betragen zwischen 1 und 29 km, im Durchschnitt 9½ km. Für den Verkehr der New Haven sind die Entfernungen ½ bis 33 km, im Durchschnitt 15 km.

Für eine Leichterung von Gütern über die Grenzen des gebührenfreien Gebiets hinaus wird eine Sonder-Schleppgebühr erhoben, welche ohne Rücksicht auf den Umfang der geleichterten Ladung pro Leichterschiff je nach der Entfernung 11 bis 92 $ beträgt.

Eisenbahnanlagen im New Yorker Hafengebiet

Skizze 7

Baltimore and Ohio Railroad (B.u.O.R.R.) Staten Island Rapid Transit (S.I.R.T.)
New York Central u. West Chore Railroad (N.Y.C.R.R.) (W.S.)
Delaware, Lackawanna u. Western Railroad (D.L.u.W.R.R.)
New York, New Haven and Hartford Railroad (N.Y., N.H.u.H.R.R.)
Pennsylvania Railroad (P.R.R.)
Central Railroad of New Jersey (C.N.J.)
New York Connecting Railroad (N.Y.CONN.R.R.)
Long Island Railroad (L.I.R.R.)
Lehigh Valley Railroad (L.V.R.R.)
Erie Railroad (Erie R.R.)

Erläuterungen zur Kartenskizze 1.

Die Kartenskizze zeigt die verschiedenen, den Bezirk Groß-New York bedienenden Eisenbahnen und die Lage der zahlreichen Güterbahnhöfe. Die durch verschiedene Zeichen und beigesetzte Anfangsbuchstaben gekennzeichneten Eisenbahnen dieses Bezirks sind folgende:

Baltimore and Ohio Railroad (B. & O. R. R.).

Sie tritt in den Bezirk vom Westen kommend ein und benutzt auf kurzen Strecken die Linien der Central Railroad of New Jersey, um die Verbindung mit ihrem Güterbahnhof an der Nordspitze der Insel Staten Island herzustellen. Die Personenzüge der B. & O. R. R. benutzen die Gleise der Central R. R. of New Jersey zu deren Personenbahnhof in Jersey City-Communipaw. Mit Plätzen in Manhattan und Brooklyn wird die Verbindung durch Omnibusse hergestellt. Die Eisenbahnlinien auf Staten Island dienen dem Vorortverkehr und werden durch die Tochtergesellschaft der B. & O., die Staten Island Rapid Transit (S. I. R. T.) betrieben.

Central Railroad of New Jersey (C. N. J.).

kommt vom Westen in den Bezirk Groß-New York. Hauptgüterbahnhof (auch Personenbahnhof) in Communipaw (Jersey City). Es sind noch eine Reihe von Güterbahnhöfen der C. N. J. vorhanden, welche hauptsächlich dem Ortsverkehr dienen.

Lehigh Valley Railroad (L. V. R. R.)

erreicht den Bezirk von Westen über Newark. Ihre Güterbahnhöfe sind Oak Island — für Zugzusammenstellung und -auflösung und der Wasserfront-Güterbahnhof in Jersey City (Claremont und National Docks). Für den Wasserumschlag von Kohlen ist noch ein Kohlenumschlaghafen der L. V. R. R. in Perth Amboy vorhanden (weiter südwestlich, nicht auf der Skizze enthalten).

Pennsylvania Railroad (P. R. R.)

tritt von Westen über Elizabeth und Newark in den Bezirk Groß-New York ein. Personen- und Güterverkehrsgleise trennen sich an diesen

beiden Orten. Die hauptsächlichsten Güterbahnhöfe der P. R. R. im Bezirk Groß-New York sind

Waverly Yard — im südlichen Teil von Newark — Verteilungsbahnhof,

Jersey City Yard (Harsimus Cove) am Westufer des Hudsonflusses — Zugbildungsbahnhof für Jersey City, New York, Brooklyn und Uferbahnhof,

Jersey City Yard (Greenville) am Westufer der inneren Bucht von New York — Uferbahnhof für den Verkehr von Güterfähren im Verkehr mit den New Haven und Long Island Railroads,

South Amboy Yard — hauptsächlich für den Kohlenumschlagverkehr.

Erie Railroad (Erie R. R.)

läuft vom Westen in mehreren Linien in den Bezirk Groß-New York und endet in Jersey City. Die Hauptgüterbahnhöfe sind

Croxton Yard (etwa 3 km westlich von Jersey City) — Zugbildungs- und -verteilungsbahnhof;

Jersey City Yard — hauptsächlich Uferbahnhof;

daneben noch eine Reihe örtlicher Güterbahnhöfe.

Delaware, Lackawanna & Western Railroad (D. L. & W. R. R.)

kommt vom Westen und erreicht auf mehreren Linien ihren Hauptgüterbahnhof für die Zugbildung und -verteilung in Secaucus. Sie erreicht das Westufer des Hudsonflusses in Hoboken.

New York Central und West Shore R. R. (N. Y. C. R. R.).

Die Hauptlinie erreicht New York von Norden entlang dem Ostufer des Hudson. Der Güterbahnhof 60. Straße ist Verteilungs- und Uferbahnhof. Eine Reihe von Güterbahnhöfen innerhalb New York dienen den örtlichen Bedürfnissen.

Die West Shore Railroad — ein Pachtverhältnis der N. Y. C. R. R. — kommt von Norden auf dem westlichen Ufer des Hudson und findet ihren End-Güterbahnhof in Weehawken am Westufer des Flusses. Weehawken ist Hauptverteilungs- und Uferbahnhof. Weitere Güterbahnhöfe befinden sich in Granton, N. J., und Little Ferry, N. J. (Bellmans Yard). Im Pachtverhältnis zur N. Y. C. R. R. stehende Gütergleise, welche einen Teil der Gürtelbahn Nr. 13 ausmachen, sorgen für die Verbindung des Güterbahnhofs in Weehawken mit den Nationaldocks der Lehigh Valley R. R.

The New York, Ontario and Western Railway (N. Y. O. & W. Ry.).

Der Güterverkehr wird im Gemeinschaftsverhältnis mit der N. Y. C. R. R. behandelt. Ausgenommen sind nur 2 Gleisbrücken für den Kohlenumschlagsverkehr in Weehawken, die im eigenen Betrieb der N. Y. O. & W. Ry. stehen.

New York, New Haven and Hartford Railroad (N. Y., N. H. & H. R. R.).

Diese Eisenbahn erreicht New York von Norden kommend am Ostufer des Long Island-Sundes. Ihre Gütergleise erreichen die Hauptgüterbahnhöfe bei Oak Point am East River und Harlem River Terminal an der Mündung des Harlem River in den East River. Die New York Connecting Railroad, deren Gleise über die Hell Gate Bridge den East River nach Long Island überqueren (Eigentum der New Haven und Pennsylvania), sorgt für den Anschluß im Güterverkehr mit der Long Island und der Pennsylvania Railroad.

Long Island Railroad (L. I. R. R.),

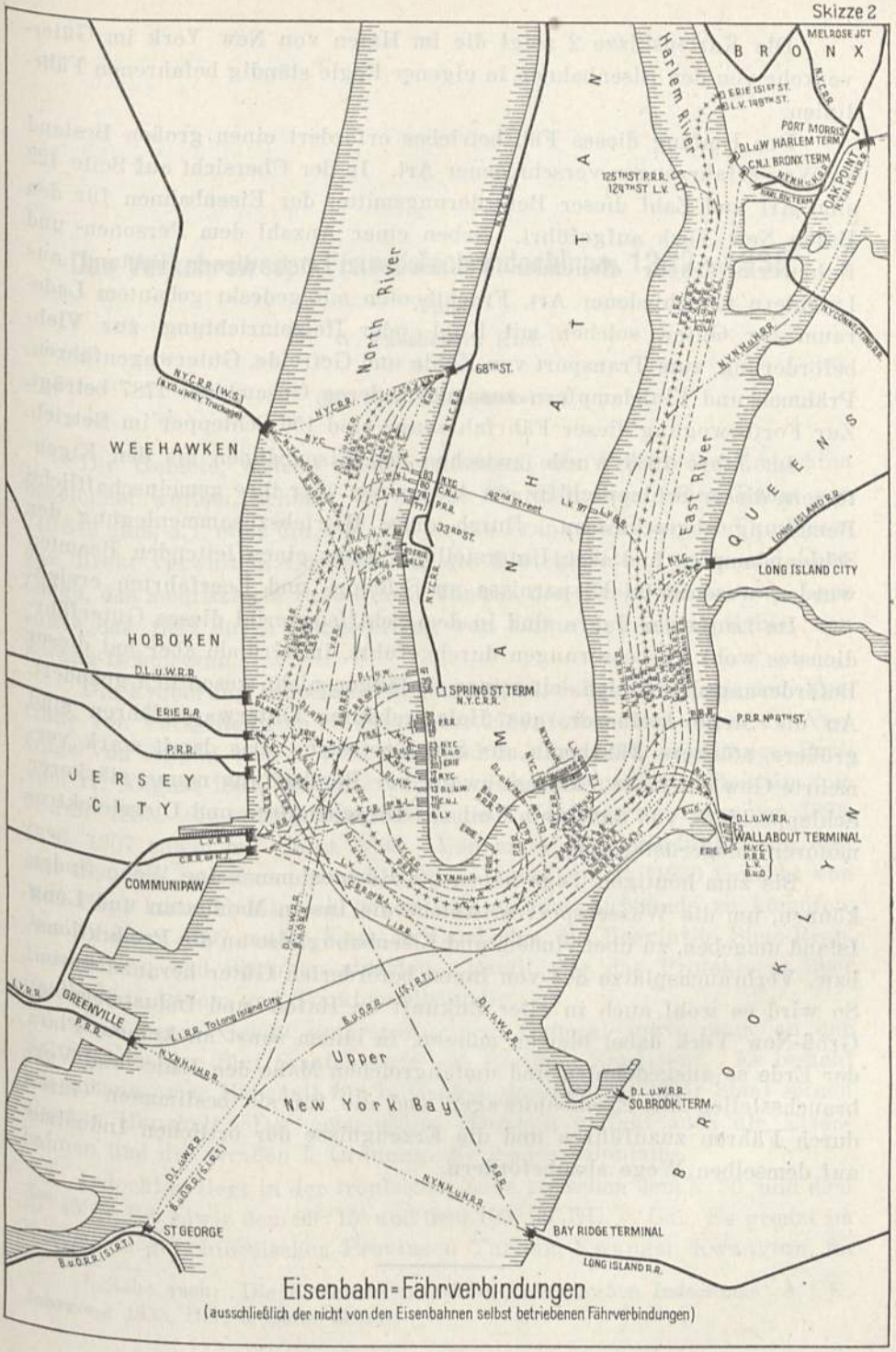
eine Tochtergesellschaft der Pennsylvania Railroad, bedient den Güter- und Personen- (Vorort-) Verkehr auf der Insel Long Island. Hauptgüterbahnhof befindet sich in Long Island City am Ostufer des East River (No. Shore Yd., L. I. City). Ein anderer Uferbahnhof befindet sich in Bay Ridge (Brooklyn) an der inneren Bucht von New York.

Wasserfahrzeuge der Eisenbahnen. Bezirk New York.
Railroad owned Marine Equipment.

	P. R. R.[1]	L. I. R. R.	L. V. R. R.	Reading Co.	B. & O. R. R. S. I. R. T.	C. R. R. of N. J.	N. Y. N. H. & H. R. R.	N. Y. C. R. R.	DL. & W. R. R.	Erie R. R.	Total
Fährboote, Fährschiffe	7	—	—	—	2	10	—	9	15	7	50
Schleppboote, Schlepper	26	6	16	4	10	14	16	29	19	16	156
Dampfleichter	7	—	5	—	3	5	—	6	4	2	32
Dieselleichter	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	4
Leichter mit dampfbetriebener Ladevorrichtung (Hebewerk)	18	—	7	—	8	29	—	6	10	3	81
Leichter mit benzinbetriebener Ladevorrichtung (Hebewerk)	1	—	30	—	1	—	—	17	23	14	86
Leichter mit handbetriebener Ladevorrichtung (Hebewerk)	22	—	29	—	35	3	19	18	18	73	217
Öltank-Schaluppen	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Coal & Pumping Barges	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Gedeckte Prahme	73	—	86	—	63	39	16	109	77	96	559
„ mit Kühleinrichtung	2	—	—	—	—	—	—	31	20	—	53
„ „ Heizeinrichtung	17	—	—	—	—	—	—	—	6	5	28
„ „ Kühl- und Heizeinrichtung	5	—	14	—	13	—	—	—	—	30	62
Prahme für Viehbeförderung	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
„ „ Kohlenbeförderung	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
„ „ Getreidebeförderung	2	—	22	—	—	—	—	20	—	—	44
Wagenfähren	69	9	35	—	34	30	45	63	32	34	351
Fährboote	—	—	2	—	—	27	—	11	—	8	48
Ankerprahme	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Dampfer	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Total	255	15	246	5	169	159	96	325	226	291	1787

[1] Abkürzungen wie auf der Kartenskizze 1.

Skizze 2



Eisenbahn-Fährverbindungen

(ausschließlich der nicht von den Eisenbahnen selbst betriebenen Fährverbindungen)

Die Kartenskizze 2 zeigt die im Hafen von New York im Güterverkehr von den Eisenbahnen in eigener Regie ständig befahrenen Fährlinien.

Der Umfang dieses Fährbetriebes erfordert einen großen Bestand an Wasserfahrzeugen verschiedener Art. In der Übersicht auf Seite 422 sind Art und Zahl dieser Beförderungsmittel der Eisenbahnen für den Hafen New York aufgeführt. Neben einer Anzahl dem Personen- und Fuhrwerksverkehr dienender Fähren setzt sich dieser Bestand aus Leichtern verschiedener Art, Frachtbooten mit gedeckt gebautem Laderaum für Güter, solchen mit Kühl- oder Heizeinrichtung, zur Viehbeförderung, zum Transport von Kohle und Getreide, Güterwagenfähren, Prähmen und Flußdampfern zusammen, deren Gesamtzahl 1787 beträgt. Zur Fortbewegung dieser Fährfahrzeuge sind 156 Schlepper im Betrieb.

Im Jahre 1933 wurde zwischen den Eisenbahnen als den Eigentümern dieser Schleppschiffe ein Abkommen über ihre gemeinschaftliche Benutzung abgeschlossen. Durch diese Betriebszusammenlegung der Schleppdampfer und ihre Unterstellung unter einen leitenden Beamten wurden wesentliche Ersparnisse an Schlepp- und Leerfahrten erzielt.

Im Laufe der Jahre sind in dem Schiffsmaterial dieses Güterfährdienstes wohl Verbesserungen durchgeführt, im Grunde aber hat dieser Beförderungsdienst sich seit seinen Anfängen nicht wesentlich geändert. An die Stelle kleinerer, aus Holz gebauter Güterwagenfähren sind größere, stärkere Fährboote aus Stahl getreten. Das damit stark vermehrte Gewicht einer Fährlast zwang zur Beschaffung neuer, stärkerer Schleppschiffe, von denen ein Teil mit Dieselmotoren und Dieselelektromotoren ausgerüstet sind.

Bis zum heutigen Tage haben die Eisenbahnen keine Wege finden können, um die Wassersperren, welche die Inseln Manhattan und Long Island umgeben, zu überwinden, und Eisenbahngleise an die Produktions- bzw. Verbrauchsplätze der von ihnen beförderten Güter heranzuführen. So wird es wohl auch in aller Zukunft im Hafen- und Industriegebiet Groß-New York dabei bleiben müssen, in einem sonst an keinem Platz der Erde so ausgedehnten und umfangreichen Maße den Lade- und Verbrauchsstellen die Eisenbahnwagen und die für sie bestimmten Güter durch Fähren zuzuführen und die Erzeugnisse der örtlichen Industrie auf demselben Wege abzubefördern.

Das Verkehrswesen Französisch-Indochinas, 1932—1936[1].

Von

W. Paschen in Kiel.

(Mit einer Übersichtskarte.)

Die Gebiete, welche zusammenfassend als Französisch-Indochina bezeichnet werden, nehmen im Ostteil Hinter-Indiens einen Raum von 710 312 qkm, d. i. etwa die 1½fache Größe Frankreichs, ein und umfassen das direkt verwaltete Cochinchina, die Protektorate Annam und Cambodga, das modifizierte Protektorat Tonkin, den direkt verwalteten Laos sowie das 1898 durch Pachtvertrag von China erworbene Gebiet von Kwang-tschou-wan.

Die Eroberung Indochinas begann im 18. Jahrhundert mit dem Vertrage von Versailles vom 28. November 1787, fortgeführt durch die Verträge von Saigon vom 5. Juni 1862 und 2. März 1874, von Phnom-Penh vom 11. August 1863, von Hué vom 25. Juli 1863 und von Tientsin vom 5. Juni 1885. Sie wurde beschlossen durch Verträge mit Siam von 1893, 1896, 1907 sowie mit China 1898. Von einer Unterwerfung kann erst seit 1896 die Rede sein, aber bis in die neueste Zeit (1930 Gefecht von Yen Bay) hatte Frankreich gegen Piraten und Aufstände zu kämpfen. Am 23. März 1907 mußte Siam an Cambodga die Provinzen Siem-Reap, Battambang und Sisophon abtreten. Damit war das Protektorat über Cambodga, Annam und Tonkin vollständig.

Das ganze Gebiet untersteht einem General-Gouverneur, an der Spitze jedes der fünf Staaten steht ein Résident Supérieur. Es besteht ein gemeinsamer Haushalt für Indochina, daneben hat jeder Staat seinen eigenen Haushalt. Der gemeinsame Haushalt umfaßt auch die Eisenbahnen und die Straßen I. Ordnung, die routes coloniales.

Indochina liegt in der tropischen Zone zwischen dem 8° 30′ und dem 23° 45′ N. Br. sowie dem 99° 15′ und dem 109° 30′ OL. v. Gr. Es grenzt im Norden an die chinesischen Provinzen Yunnan, Kwangsi, Kwangtun, im

[1] Siehe auch: „Die Eisenbahnen und Verkehrsstraßen Indochinas" A. f. E., Jahrgang 1933, Heft 5, Seite 1283 ff.

Nordwesten und Westen an Britisch-Birma, Siam und den Golf von Siam. Auf dem größten Teil seines Laufes bildet der Mekong die Grenze zwischen den Ländern. Im Osten und Süden bilden der Golf von Tonkin und das Südchinesische Meer die Grenze.

Ein vom tibetanischen Massiv ausgehender Gebirgsstock durchzieht Indochina in seiner ganzen Länge von Norden nach Süden, das Becken des Mekong von den Tälern der sich in das Chinesische Meer ergießenden Flüsse trennend. Stellenweise tritt das Gebirge an die Küste heran. Nach der Bodengestaltung gliedert sich Indochina in die Hochgebirgsregion des Nordens, die annamitische Kette oder Kordillere, die Hochebenen, das Becken des Mekong, die Deltas und die Küstentäler. Am Golf von Siam zieht sich die Kordillere von Cambodga entlang, welche durch die Kette von Dang-rek und die Hochebene von Bolovens mit dem Hauptrücken verbunden ist. Im Norden erheben sich zwischen den Tälern des Roten und des Schwarzen Flusses die Tonkinesischen Alpen mit Gipfeln bis zu 3000 m. Die nördliche Gebirgsregion und die annamitische Kette umfassen etwa 250 000 qkm. Bezeichnend sind hier die zahlreichen engen Täler und die starken Niederschläge. Es ist die Wald- und Bergbauregion. Die sich anschließenden Hochebenen von Tran-ninh, Bolovens, Cammon, Darlac, Langbian eignen sich für Viehzucht. Diese Bodengestaltung übt starken Einfluß auf die Verkehrsverhältnisse aus. Auf der Westseite bildet der Mekong eine Verkehrsader von Nord nach Süd. Im Osten geht der Verkehr entlang der Küste, während einige Querverbindungen als Zubringer in das den mittleren Raum erfüllende Bergland eindringen. Eine besondere Stellung nimmt das Becken des Mekong ein. Es ist das Gebiet der Thai-Völker und bildet mit seiner geringen Bevölkerung die Landreserven von Indochina. Gewisse Teile sind fruchtbar, bedingen aber am Mekong und seinen Nebenflüssen umfangreiche Wasserbauten, um sie ertragreich zu machen. Andere Gebiete wiederum, mit lichtem Wald oder verkrüppelten Bäumen, sind während der Trockenzeit ausgedörrt, in der Regenzeit meist überschwemmt, ein Wildparadies, aber mit armem Boden. Die Deltas des Mekong, des Roten Flusses (Song-koi), des Song-ma und des Song-chu, zusammen etwa 60 000 qkm, sind sehr fruchtbare Gebiete, in erster Linie Reisbauland. Die Küstentäler von Kampot, Hatien und die Annams sind die wirtschaftlich wichtigsten Teile der Kolonie, weil für viele Kulturen, wie Reis, Zuckerrohr, Tee, Tabak, Kautschuk, geeignet. Auf diese Küstenteile erstreckt sich bisher auch vorzugsweise die europäische Kolonisation.

Die Bevölkerung beträgt 21,6 Mio, davon sind etwa 400 000 Chinesen (ohne die Bewohner des Pachtgebiets) und 42 000 Europäer. Indochina ist von allen französischen Kolonien die am dichtesten bevölkerte, deren Bewohner auch kulturell am weitesten fortgeschritten sind. Ihre Verteilung ist aber ungleichmäßig.

Kolonie	Europäer	Eingeborene	Gesamtzahl	Flächeninhalt qkm	Dichtigkeit Zahl je qkm
Cochinchina . . .	16 000	4 468 000	4 484 000	66 000	68
Cambodga	2 000	2 804 000	2 806 000	175 000	16
Annam	5 000	5 117 000	5 122 000	150 000	35
Laos	1 000	943 000	944 000	214 000	4
Tonkin	18 000	8 078 000	8 096 000	105 000	75
Kuang-tschou-wan .	240	211 400	211 640	842	251
Gesamt:	42 240	21 621 400	21 663 640	710 842	28

Das Klima steht unter dem Einfluß der Monsume. Der trockene oder Wintermonsun weht aus Nordwest, der feuchte Sommermonsun aus Süden und Südwesten. Dementsprechend bestimmen die Monsune im allgemeinen die Jahreszeiten. Indessen ist das Klima infolge der verschiedenen Breiten- und Höhenlage der einzelnen Gebietsteile nicht gleichmäßig. Cochinchina, Cambodga, Annam und der südliche Laos haben ein stets heißes Klima mit zwei getrennten Jahreszeiten, in Tonkin und Nordannam haben die Jahreszeiten Übergänge. Ein wirklicher Winter herrscht in den höher gelegenen Teilen von Oktober bis April. Außer den regelmäßigen Winden wird Indochina von Zyklonen und Taifunen heimgesucht, die ihren Ursprung im nördlichen Teil des Chinesischen Meeres haben und im Küstengebiet viel Schaden anrichten. Im ganzen ist klimatisch ein trockenes und ein Regenhalbjahr zu unterscheiden, das ist für den Straßen- und Flußverkehr von Bedeutung.

Produkte. Das Hauptprodukt Indochinas ist Reis, von dem jährlich 7 bis 8 Mio t geerntet werden. Neben dem Eigenverbrauch besteht eine starke Ausfuhr, deren Unterbringung 1931 bis 1933 aber wegen der großen Bestände auf den Auslandsmärkten schwierig war. Die Reisausfuhr betrug 1931: 959 000 t, 1933: 1 289 000, 1934: 1 372 000, 1935: 1 530 000, 1936: 1 575 000 t. Hauptabnehmer von Reis sind Frankreich und die französischen Kolonien. Ohne diese Hilfe wäre die Wirtschaftslage Indochinas kritisch. 1934 nahmen diese 780 000 t Reis ab; 1936 65 % der gesamten Reisausfuhr gegen 27 % im Jahre 1935. Mais, der früher kaum ausgeführt wurde, ist heute ein wichtiger Ausfuhrartikel (1934: 476 000, 1935: 417 000, 1936: 471 000 t). Weitere Ausfuhrprodukte sind Kautschuk (1934: 20 453, 1935: 29 000, 1936: 41 000 t); Steinkohle (1935: 1 513 000, 1936: 1 725 000 t), Zement, Seesalz, Teakholz, Zinnerze, Zinn und Zink in Barren, Fische, getrocknet, geräuchert, gesalzen, Tee, Kaffee, Zucker, Lack, Rum, Kopra, Erdnüsse, Pfeffer, Kapok, Baumwolle u. a.

Die Gesamtausfuhr stieg von 4 046 000 t im Wert von 1 298 000 Fr. im Jahre 1935 auf 4 471 000 t im Werte von 1 682 000 Fr. im Jahre 1936. Die Einfuhr stieg von 402 000 t im Werte von 901 000 Fr. im Jahre 1935 auf 440 000 t im Werte von 980 000 Fr. im Jahre 1936. Bedeutend ist die Einfuhr von Kraftfahrzeugen; diese stieg von 572 im Jahre 1933 auf 998, 1366 und 1753 in den drei folgenden Jahren.

100° ö. L. v. Greenwich
102°
104°
106°
108°
110°
22°
20°
18°
16°
14°
12°
10°
Y U N N A N
K W A N G S I
K W A N G T U N
T o n k i n
A n n a m
C a m b o d g a
S I A M
Golf v. Tonkin
Golf v. Siam
HAINAN
Yunnanfu
Man Hao
HA GIANG
CAO BANG
LAO KAY
BAC KAN
Nacham
LAI CHAU
YEN BAY
LANG SON
MONG CAY
Port Wallut
FORT BAYARD
Kwang-tschou-wan
Roter Fluß
Schwarzer Fluß
Song Koi
HANOI
HAI PHONG
Hongkai
Ban-Houei-sei
Mekong
LUANG PRABANG
THANH HOA
XIENG KOUANG
Benthuy
VINH
Tanap
Xomcue
VIENTIANE
Lakhon
THAKHEK
DONGHA
QUANG-TRI
HUÉ
Khon Khen
SAVANNAKHET
TOURANE
OUBON
PAKSÉ
QUANG-NGAI
KORAT
ATTOPEU
BANGKOK
Sisophon
Angkor
Siem Reap
Khône
QUI-NHON
Mongkolborey
BATTAMBANG
STUNG TRENG
Tuyhoa
Tonle Sap
KRATIÉ
B. METHUOT
PURSAT
DALAT
NHATRANG
PHNOM PENH
Loc-ninh
TAYNINH
Djiring
PHAN-RANG
KAMPOT
CHOLON
SAIGON
PHAN-THIET
MYTHO
HA TIEN
Kap St. Jacques
Camau
BAC LIEU
FRANZ.-INDOCHINA
50 0 50 100 150 200 250 300 km
Eisenbahnen in Betrieb
" im Bau oder in Vorbereitung
Straßen mit fester oder Erddecke

Die von den französischen Kolonisten eingeführte Hauptkultur ist die des Kautschuks, vor allem im Nordosten. 1934 waren rund 120 000 ha mit Kautschukbäumen bepflanzt, die 20 000 t Rohgummi lieferten, etwa die Hälfte des jährlichen Bedarfs des Mutterlandes.

Die Währung. Die Münzeinheit ist der piastre française, der 24,3 g Feinsilber enthält, bei einem Gewicht von 27 g. Seit 1930 ist der Piaster stabilisiert = 10 Fr., er hat 100 Cents.

Die Eisenbahnen. Das betriebsfähige Schienennetz hatte am 31. Dezember 1931 eine Länge von 2384 km, davon entfielen auf das „Réseau Nord et Annam" 979 km, auf das „Réseau Sud" 557 km, auf die Linie Haiphong—Laokay—Yunnanfou der Cie Française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan 848 km. Das Netz ist inzwischen weiter ausgebaut und hatte am 31. Dezember 1936 eine Gesamtlänge von 3370 km, durchweg mit 1 m Spurweite, die sich wie folgt zusammensetzt:

Länge des betriebsfähigen Eisenbahnnetzes am Ende jedes Jahres:

Linie und Netz	1913	1932	1933 u. 1934	1935	1936
Réseau Nord:	km	km	km	km	km
Hanoi—Nacham	167	179	179	179	179
Hanoi—Vinh—Benthui	325	325	325	325	325
Vinh—Dongha	—	299	299	299	299
Dongha—Tourane	175	175	175	175	175
Tourane—Dieutri—Qui-nhon	—	—	—	314	314
Dieutri—Tuyhoa	—	—	—	—	102
Tanap—Xomcuc (Zweiglinie)	—	—	18	18	18
Zusammen:	667	978	996	1 310	1 412
Réseau Sud:					
Saigon—Mytho	70	70	70	70	70
Saigon—Nhatrang	430	430	430	430	430
Nhatrang—Tuyhoa	—	—	—	—	117
Tourcham—Arbre Broyé—Dalat (Zweigl.)	—	84	84	84	84
Zusammen:	500	584	584	584	701
Haiphong—Yunnanfou:					
in Tonkin	384	384	384	384	384
in Yunnan	464	464	464	464	464
Zusammen:	848	848	848	848	848
Phnom—Penh—Battambang—Mongkolborey	—	273	340	340	340
Bendong-xo—Loc-ninh	—	—	69	69	69
Gesamt-Total:	2 015	2 683	2 837	3 151	3 370

[1] Nicht einbegriffen eine 11 km lange gemeinsame Strecke mit der Linie Hanoi—Nacham.

Seit Anfang 1932 sind folgende neue Linien dem Verkehr übergeben: Réseau Nord: Tourane—Quang-ngai, 137 km, am 16. Januar 1935; Quang-ngai—Dieutri—Qui-nhon, 179 km, am 1. Juli 1935; Quinhon—Tuy-hoa, 102 km, am 9. Januar 1936. Am 4. Oktober 1936 wurde dann die letzte Lücke der „Transindochinois" durch Eröffnung der Strecke Tuy-hoa—Nhatrang, 35 km, geschlossen. Damit ist eine ununterbrochene Schienenverbindung von Mytho im Süden über Saigon—Tourane—Hanoi bis zur Südgrenze Chinas bzw. bis nach Yunnanfou geschaffen. Von der Zweiglinie Tanap—Thakkek wurden Ende 1933 die Teilstrecken Tanap—Xom-cuc, 18 km in Annam, und Thakkek—Phavang, 16 km im Laos, gebaut, der Weiterbau dann aber vorläufig eingestellt. Réseau Sud: Dieses Netz erhielt am 15. Dezember 1932 eine Zweiglinie von Arbre Broyé nach Dalat, 23 km. Die 365 km lange Linie Phnom-Penh—Mongkolborey wurde in drei Abschnitten dem Verkehr übergeben: am 1. Juli 1932 die Strecke Phnom-Penh—Pursat, 125 km; am 1. Dezember 1932 die Fortsetzung Pursat—Battambang, und im Juli 1933 die Verlängerung bis Mongkolborey. Am 1. August 1933 wurde die Linie Bengdong-xo—Loc-ninh, 69 km, eröffnet, die nach Norden bis an den Mekong weitergeführt werden soll.

Im Bau sind die Linien von Mongkolborey bis zur siamesischen Grenze mit Anschluß an die siamesische Strecke nach Bangkok; ferner die Verbindung Saigon—Tay-ninh—Phnom-Penh.

Die Transindochinois. Nach Fertigstellung dieser Linie beträgt die Fahrzeit für die 1740 km lange Strecke Hanoi—Saigon für Schnellzüge höchstens 40 Stunden. Täglich verkehrt ein Schnellzug in beiden Richtungen mit Anschluß in Tom-cham nach Dalat. Die Personen- und Schlafwagen erhalten verbesserte Lüftung. Es wurden ferner sechs Triebwagen beschafft, in erster Linie für kürzere Strecken. Neue Lokomotiven vom Typ „Pacific" und „Consolidation" sollen schwerere Züge mit erhöhter Geschwindigkeit fahren. Die Fahrzeit Hanoi—Saigon soll so verkürzt werden, daß sie nur etwa ein Drittel derjenigen der Linien- und Küstendampfer (4—6 Tage) zwischen den beiden Häfen beträgt, damit die Linie mit dem Dampfer- und dem Kraftverkehr in erfolgreichen Wettbewerb treten kann. Für den Personenverkehr kann die Bahn Vorteile bieten. Es ist aber wenig wahrscheinlich, daß die fast ständig an der Küste entlangführende Transindochinois auch hinsichtlich der Güterbeförderung überlegen sein wird. Ihre Transportkosten werden immer wesentlich höhere sein, als die der Küstenschiffahrtsgesellschaften. Letztere werden, wenn nötig, Opfer bringen, um sich ihre Kundschaft zu erhalten. Auch die zahllosen Djunken haben ihre Bedeutung in der Küstenfahrt Indochinas.

Die Transindochinois soll auch bei der Verteilung der Arbeitskräfte innerhalb der Kolonie eine Rolle spielen, indem sie die Beförderung der in Tonkin überreichlichen Arbeitskräfte nach den ständig unter Arbeitermangel leidenden Pflanzungen des Südens ermöglicht. Es ist dies ein schwieriges Problem. Es muß sich zeigen, ob die Bahn genügend Anziehungskraft auf den Tonkinesen ausübt, um ihn auf längere Zeit zum Verlassen der Heimat, der Sippe und der Stätten der Ahnenverehrung zu veranlassen. Schließlich wird erhofft, daß die Transindochinois eines Tages — der angesichts der heutigen Umwälzungen in China noch fern liegen kann — ein großer internationaler Verkehrsweg wird, der Südchina mit der Malakkastraße über Indochina, Siam und Malaya verbindet.

Heute hat diese Linie, neben ihrer lokalen Bedeutung, vor allem militärischen und politischen Wert, angesichts der vorgeschobenen Lage der Kolonie und der Vorgänge im Fernen Osten. In den Krisenjahren, seit 1931, haben die Ende 1936 vereinigten Nord- und Südabschnitte der Transindochinois mit Verlust gearbeitet.

Mit der Transindochinois ist ein Werk vollendet, dessen Ausführung fast 40 Jahre in Anspruch genommen hat. Der 1895/96 aufgestellte Entwurf war 1897 auf das Arbeitsprogramm gesetzt, welches der Generalgouverneur M. Doumer dem ersten Conseil du Gouvernement auf seiner ersten Sitzung vorlegte. Die Bauabschnitte waren: Fertigstellung des Abschnittes Nord von Hanoi bis Vinh im März 1905; Eröffnung des Mittelstückes Tourane—Hué im Dezember 1906, und der Verlängerung bis Quang-tri und Dong-ha, 1908. Die Inbetriebnahme der einzelnen Strecken des Abschnittes Süd (Saigon—Nhatrang) erfolgte zwischen 1906 und 1914. Diese aus Mitteln der 200-Mio-Anleihe erbauten Linien ließen Lücken zwischen Vinh und Dong-ha sowie Tourane und Nhatrang. Die Arbeiten zur Schließung der ersteren wurden 1914 begonnen, aber durch den Weltkrieg unterbrochen und erst 1927 beendet. Seitdem ist die ganze Linie Hanoi—Tourane in Betrieb. Der südliche Abschnitt sollte nach dem Kriege ebenfalls sobald als möglich vollendet werden. Die Trassierung war 1921 im allgemeinen abgeschlossen, als die Mission Candelier mit den weiteren Arbeiten beauftragt wurde. Diese legte 1922 ein Vorprojekt vor, das im Mai 1923 genehmigt wurde. Im Januar 1935 wurde die Strecke Tourane—Quang-ngai, 137 km, im Juli 1935 die Verlängerung Quang-ngai—Dieutri—Qui-nhon, 178 km, im Januar 1936 die Strecke Qui-nhon—Tuyhoa, 102 km, und im Oktober 1936 das Schlußstück Tuyhoa—Nathrang, 31 km, eröffnet. Die Gesamtstrecke Saigon—Hanoi beträgt 1740 km.

Als typisch für die Bauart der Transindochinois seien einige Angaben über die Strecke Tourane—Quang-ngai gemacht. Die Höchststeigung beträgt 6‰, der geringste Kurvenhalbmesser 300 m, der aber nur zweimal, südlich Tourane und an der Brücke über den Barren, zur Anwendung gekommen ist. Vier Kurven haben einen Halbmesser von 400 m, alle übrigen 500 und mehr. Die Kurvenüberhöhung ist für eine Geschwindigkeit von 70 Stkm berechnet. Als Ballast dient Steinschlag in Stärke von 0,31 m. Das Schienengewicht beträgt 30 kg je m, die Schienenlänge 12 m. Das sonstige Material ist vom französischen Normaltyp. Auf je 12 m Gleislänge sind 17 Schwellen mit Abständen von 0,48 m an den Verbindungsstellen und 0,73 m unter der laufenden Schiene verlegt. Die Schwellen sind teils Stahl-, teils Holzschwellen. Die Stahlschwellen wiegen 43 kg und stammen aus deutschen Sachlieferungen oder aus Lothringer Werken. Die Holzschwellen, 31 000 Stück, sind in der Nähe des Meeres oder der Lagunen verlegt, wo die salzhaltige Luft die Stahlschwellen schnell zerstören würde. Das Schwellenholz liefern Annam und Cochinchina. Nur ein Teil der Schwellen ist imprägniert, sonst mit Salzwasser getränkt. Die Lokomotiven vom Typ „Pacific" und „Consolidation" geben den Personenzügen von 300 t eine Streckengeschwindigkeit von 75 km, was einer Durchschnittsreisegeschwindigkeit der trains directs und semi-directs (unseren Eil- und beschleunigten Personenzügen entsprechend) von 55 Stkm entspricht. Zuggewichte von 500 t und mehr können mit 40—45 Stkm gefahren werden.

Für die 13 Brücken zwischen Tourane und Quang-ngai wurden 53 der 72 von Deutschland als Sachleistungen gelieferten Brückenspannen von je 50 m Länge verwendet. Gesamtkosten der 137 km langen Strecke 9 084 000 Piaster. Eine Übersicht der gesamten Kapitalanlage der indochinesischen Bahnen gibt Tabelle Nr. I.

Die vom Verkehrsstandpunkt wichtigste Linie Indochinas ist die von Haiphong nach Yunnanfou. Sie erschließt nicht nur das Hinterland von Tonkin, sondern stellt auch für die große und reiche chinesische Binnenprovinz Yunnan die kürzeste Verbindung mit dem Meere her. Die Anlagekosten dieser 863 km langen, teils im Gebirge liegenden Strecke waren besonders in Yunnan, 464 km, sehr hoch. Sie betrugen für den auf Tonkin entfallenden Teil 390 Mio, für Yunnan 827 Mio Goldfranken. Nach Fertigstellung aber arbeitet die Linie unter recht günstigen wirtschaftlichen und finanziellen Bedingungen, die auch von der Wirtschaftskrise nur wenig beeinflußt sind. Technisch ist die Bahn ein Muster der Schwierigkeiten und Hindernisse, die der Bahnbauingenieur

Länge des betriebsfähigen Netzes und Anlagekosten bis 31. XII. 1935.

(Zusammengestellt nach der Jahresstatistik der Chemins de fer de l'Indochine)

Bezeichnung der Linien	Länge betriebsfähige km	Zahl der Bahnhöfe oder Stationen	Kosten der ersten Anlage	Zusätzliche Ausgaben			Gesamt-Aufwendungen	
				bis 31. XII. 1933	im Jahre 1934	im Jahre 1935	nominell in Mio-francs	Millionen Goldfranken 1928
Hanoi-Nacham	179	41	45	4	—	0,1	49	220
Hanoi—Tourane und Zweiglinien	1135	258	183	29[2]	7,7[3]	3,6[3]	223	542
Saigon—Nha-trang und Zweiglinien	513	70	67	26	3,0	1,3	97	366
Saigon—Mytho	70	24	12	2,5	0,2	—	15	60
Haiplong—Yunnanfou in Tonkin	384[1]	73	78	—	—	—	78	390
in Yunnan	464	49	165	—	—	—	165	827
Phnom-penh—Battambang u. Mongkolborey	340	42	225	—	—	—	225	225
Bendon-Xo—Loc-ninh . . .	69	5	35	—	—	—	35	35
Gesamt:								
Total	3154	562	810	61	11	5	887	2665
in Indochina	2690	513	645	61	11	5	722	1838

[1] Ausschl. der Strecke Hanoi—Yên-viên (11 km), die bereits in der Strecke Hanoi—Nacham enthalten ist.

[2] Einschl. 16 Millionen Frs. (nominell) = 15 Mio Goldfranken i. J. 1928 an gemeinsamen Aufwendungen für die beiden Linien Hanoi—Nacham und Hanoi—Tourane.

[3] Ausschl. der ersten Anlagekosten des Teilstückes Tourane—Quinhon.

in Übersee zu überwinden hat. Der Abschnitt Laokay—Yunnanfou (in Yunnan) weist 175 Brücken in Stahl und Beton und 30 Tunnels auf. Die Linie ist von einer Privatgesellschaft, der Cie Française de Chemin de fer de l'Indochine et du Yunnan, erbaut und wird von dieser betrieben, während das übrige Netz staatlich ist.

Auch die anfänglich privat betriebene Linie Phnom-Penh—Mongkolborey ist seit 1936 verstaatlicht. Diese 365 km lange Strecke wurde in drei Abschnitten dem Verkehr übergeben: am 1. Juli 1932 der Teil Phnom-Penh—Pursat, am 1. Dezember 1932 die Strecke Pursat—Battambang und im Juni 1933 die Fortsetzung bis Mongkolborey. Die Verlängerung bis zur siamesischen Grenze und Anschluß an die Linie nach Bangkok sind im Bau und werden den Wert der Bahn noch erhöhen. Die Linie erschließt ein großes Reisbaugebiet und ermöglicht den Abtransport der Ernten nach dem Flußhafen Phnom-Penh am Mekong, wo die Weiterverschiffung nach Saigon stattfindet. Auch Edelhölzer, Öle, Harze u. a. sind jetzt leichter zu jeder Jahreszeit nach Saigon zu transportieren.

Eisenbahnen und Wirtschaftskrise. Allgemein zeigen die Betriebszahlen und Indexziffern für das Réseau Nord, daß die Einnahmen seit 1931 bis Ende 1934 unter dem Einfluß der Krise stetig zurückgegangen sind. Die dann eintretende leichte Erholung hat auch 1936 angehalten. Auch das Réseau Sud hatte von Oktober 1929 bis Ende 1933 ständig zurückgehende Einnahmen, 1934 waren diese im ganzen stationär, um dann 1935/36 zu steigen. Auf der Linie Haiphong—Yunnanfou gingen die Einnahmen von 1931—1934 etwas zurück, um sich seitdem zu erholen. Die Linie hat im Gegensatz zu dem staatlichen Netz einen regelmäßigen Betriebsüberschuß und günstige jährliche Betriebskoeffizienten. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß ihre Einnahmen zum großen Teil aus dem Transitverkehr Haiphong—Yunnan und umgekehrt sowie dem Lokalverkehr in Yunnan fließen, daher zum guten Teil die Wirtschaftslage dieser Provinz widerspiegeln.

Die seit Juni 1933 auf ganzer Länge betriebene Linie Phnom-Penh—Mongkolborey hatte 1934 zunächst steigende, 1935 rückläufige Einnahmen, die sich 1936 wieder besserten. Die Indexziffern dieser Linie haben als Basis die mittleren Monatseinnahmen seit 1933. Für die 69 km lange, seit dem 1. August 1933 betriebene Linie Bendong-xo—Loc-ninh lassen sich noch keine Indexzahlen aufstellen. Anfangs waren die Einnahmen schwach, seit 1934 gebessert. Es handelt sich aber um eine Anfangsstrecke, die ihre volle Bedeutung erst mit der Verlängerung bis zum Mekong erhalten wird.

Eisenbahnen Franz. Indochinas. Statistik der Personen- und Güterbeförderung 1932—1936.

Kategorie	Réseau Nord					Réseau Süd				
	1932	1933	1934	1935	I.-III. Quart. 1936	1932	1933	1934	1935	I.-III. Quart. 1936
Länge des betriebsfähigen Netzes . km	980	980	999	1 314	1 405	557	579	579	579	662
Zahl der beförderten Personen:	in 1000 Reisenden									
I.—III. Klasse	82	65	50	41	33	29	19	17	22	18
IV. Klasse	4 105	3 950	4 754	4 710	4 345	1 515	1 836	2 416	2 458	1 897
Gesamt . . .	4 187	4 015	4 804	4 751	4 378	1 544	1 855	2 433	2 480	1 915
Gesamtlänge der Reisen:	in 1000 Reise-Kilometern									
I.—III. Klasse	10 286	8 838	7 214	7 095	6 836	4 400	4 220	3 591	4 034	3 340
IV. Klasse	167 614	161 258	182 660	224 258	195 358	65 119	72 110	88 496	97 304	78 915
Gesamt . . .	177 900	170 096	189 874	231 353	202 194	69 519	76 330	92 087	101338	82 255
Beförderte Gütermengen:	in 1000 Güter-Tonnen									
Eilfracht[1]	18	15	19	25	16	12	9	8	11	10
Gewöhnliche Fracht	259	236	290	249	233	105	113	112	124	104
Gesamt . . .	277	251	309	274	249	117	122	120	135	114
Diensttransporte	66	55	128	106	120	68	42	98	71	
Geleistete Tonnenkm:	in 1000 Tonnen-Kilometern									
Eilfracht[1]	1 857	1 929	2 837	3 271	1 713	1 512	1 203	1 465	1 880	1 726
Gewöhnliche Fracht	47 676	32 704	35 534	31 722	28 659	8 863	9 840	12 800	11 547	10 736
Gesamt . . .	49 533	34 633	38 371	34 993	30 372	10 375	11 043	14 265	13 427	12 462
Diensttransporte	1 288	6 992	7 620	10 180	8 588	2 728	1 889	6 530	2 074	2 587
					Anzahl					
Zahl der abgefertigten belad. Güterwagen (nur Handelsgüter, keine Dienstgüter)	30 787	27 340	28 590	24 352	22 380	13 265	14 522	14 338	14 766	13 513

[1] einschl. Reisegepäck und Tiere.

Eisenbahnen Franz. Indochinas. Statistik der Personen- und Güterbeförderung 1932—1936.

Kategorie	Haïphon—Yunnanfou					Phnom—Penh—Battambang Mongkolborey				
	1932	1933	1934	1935	I.-III. Quart. 1936	1932	1933	1934	1935	I.-III. Quart. 1936
Länge des betriebsfähigen Netzes . km	859	859	859	859	859	274	312	339	339	339
Zahl der beförderten Personen:	in 1000 Reisenden									
I.—III. Klasse	65	42	35	65	90	1	3	4	4	3
IV. Klasse	2 647	2 155	1 869	2 872	2 452	35	144	153	183	140
Gesamt . . .	2 712	2 197	1 904	2 937	2 542	36	147	157	187	143
Gesamtlänge der Reisen:	in 1000 Reise-Kilometern									
I.—III. Klasse	7 591	5 063	4 449	7 340	9 644	177	605	762	918	805
IV. Klasse	115 268	95 406	82 328	120 857	102 418	2 211	9 065	10 220	13 605	11 665
Gesamt . . .	122 859	100 469	86 777	128 197	112 062	2 388	9 670	10 982	14 523	—
Beförderte Gütermenge:	in 1000 Güter-Tonnen									
Eilfracht[1]	34	30	26	23	18	0,1	0,3	0,3	—	—
Gewöhnliche Fracht	224	258	238	245	213	23,0	141,5	156,0	107	145
Gesamt . . .	258	288	264	268	231	23,1	141,8	156,3	107	145
Diensttransporte	113	101	81	119	75	—	—	—	—	12
Geleistete Tonnenkm	in 1000 Tonnen-Kilometern									
Eilfracht[1]	3 952	3 927	3 351	3 406	2 721	—	—	1	4	25
Gewöhnliche Fracht	47 548	58 939	51 974	55 375	45 212	2 645	25 501	34 172	21 584	28 891
Gesamt . . .	51 500	62 866	55 325	58 781	47 933	2 645	25 501	34 173	21 588	28 916
Diensttransporte	12 320	12 514	8 660	11 684	7 602	—	—	—	—	947
	Anzahl									
Zahl der abgefertigten belad. Güterwagen (nur Handelsgüter, keine Dienstgüter)	30 175	34 597	31 860	32 911	28 595	2 824	15 797	16 951	12 607	22 310

[1] einschl. Reisegepäck und Tiere.

Der Güterverkehr hat an den Gesamteinnahmen der Bahnen Indochinas in normalen Zeiten einen geringeren Anteil als z. B. in Frankreich und anderen europäischen Ländern. Teilweise hat dies seinen Grund darin, daß die Reisenden in der IV. Klasse einen großen Teil der zu befördernden Waren, einschl. Kleinvieh, mit sich führen. So betrugen die Gesamteinnahmen der indochinesischen Bahnen aus Personenverkehr im Jahre 1930 4 531 000 Piaster, die aus gewöhnlicher Fracht 4 699 000 Piaster. Die entsprechenden Zahlen für die französischen Bahnen sind 3 300 Mio Fr. bzw. 10 400 Mio Fr. Seitdem hat sich dieses unter dem Einfluß der Krise geändert. 1935 z. B. sind die Einnahmen der Bahnen Indochinas aus dem Personen- erheblich niedriger als aus dem Güterverkehr, 2 707 000 gegen 4 030 000 Piaster. Die Wirtschaftsdepression hat also besonders den Personenverkehr betroffen. Die Tendenzen sind im übrigen auf den einzelnen Abschnitten des Netzes verschieden. Die Linie Hanoi—Nacham hat seit 1934 eine stetige Besserung der Einnahmen zu verzeichnen, während auf den Abschnitten Hanoi—Vinh und Vinh—Tourane der Tiefstand 1935 erreicht wurde.

Finanzielle Betriebsergebnisse 1935.

1935	Eisenbahnen in staatlichem Betrieb: Reseau Nord	Eisenbahnen in staatlichem Betrieb: Réseau Süd	Linie Phnom Penh—Mongkolborey	Linie Bendongxo—Loc-Ninh	Linie Haiphong—Yunnanfon
Durchschnittl. Betriebsl. d. Netzes km	1 314	583	240	69	859
Einnahmen:					
Reiseverkehr . . . . . in 1000 $	1 205	564	96	14	828
Gepäck . . . . . „ „ „	71	27	3	5	133
Güterbeförderung . . . . „ „ „	879	471	230	37	2 926
Diensttransporte . . . . „ „ „	235	83	8	—	50
Sonstige, nicht aus Verkehr „ „ „	123	97	13	3	9
Gesamt . . . . . „ „ „	2 513	1 242	350	59	3 946
Je Kilometer . . . . . „ „ „	1,9	2,1	1,0	0,9	4,6
Ausgaben:					
Allgemeine Ausg. und Verwaltung . . . . . „ „ „	184	242	68	—	484
Bahnkörper und Gebäude . „ „ „	546	303	123	—	1 326
Verkehr und damit Zusammenhängendes . . „ „ „	576	242	85	—	551
Rollendes Material und Lok. „ „ „	1 436	645	125	—	794
Gesamt . . . . . „ „ „	2 742	1 432	401	112	3 155
Überschuß d. Einnahmen über die Ausgaben oder Verlust „ „ „	—229	—190	— 51	— 53	+791
Erträge je Kilometer . . . . . $	175	326	150	775	921
Betriebskoeffizient . . . . . %	109	115	115	190	80

Finanzielle Betriebsergebnisse 1934.

1934	Eisenbahnen in staatlichem Betrieb: Réseau Nord	Eisenbahnen in staatlichem Betrieb: Réseau Süd	Linie Phnom Penh—Mongkolborey	Linie Bendongxo—Loc-Ninh	Linie Haiphong—Yunnanfou
Durchschnittl. Betriebsläng. d. Netzes km	999	579	340	69	859
Einnahmen:					
Reiseverkehr . . . . . in 1000 $	1 169	530	74	10	758
Gepäck . . . . . „ „ „	78	24	3	3	153
Güterbeförderung . . . . „ „ „	826	419	283	27	2 808
Diensttransporte . . . . „ „ „	197	114	9	—	10
Sonst., nicht aus dem Verkehr „ „ „	104	57	11	2	37
Gesamt . . . . . „ „ „	2 374	1 144	380	42	3 766
Je Kilometer . . . . . „ „ „	2,4	2,0	1,1	0,6	4,4
Ausgaben:					
Allgemeine Ausgaben und Direktion . . . . . „ „ „	228	283	58	—	521
Bahnkörper und Gebäude . „ „ „	450	285	75	—	1 350
Verkehr und damit Zusammenhängendes . . „ „ „	485	255	125	—	571
Rollendes Material u. Lok. „ „ „	1 139	657	123	—	815
Gesamt . . . . . „ „ „	2 302	1 450	381	113	3 257
Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben . . . „ „ „	+ 72	—306	— 1	— 71	+509
Ertrag je Kilometer . . . . Piastres	73	529	1	1 030	592
Betriebskoeffizient . . . . . %	97	127	100	270	86

Franz.-Indochina. Eisenbahnen. Personalbestand im Jahre 1935 und Personalverteilung.

Netz	Länge betriebsfähig[1] km	Direktion: Europäer	Direktion: Eingeborene	Verkehr: Europäer	Verkehr: Eingeborene	Material und Zug: Europäer	Material und Zug: Eingeborene	Gleisanlag. u. Gebäude: Europäer	Gleisanlag. u. Gebäude: Eingeborene	Gesamt: Europäer	Gesamt: Eingeborene	Gesamt: Zusammen	Durchschnittlich. Personal je km
Réseau Nord	1 314	12	218	19	973	28	1 321	17	1 011	76	3 523	3 599	2,7
Réseau Süd	583	13	122	8	385	9	683	6	413	36	1 603	1 639	2,8
Haiphong-Yunnanfou .	859	22	196	29	856	24	855	40	2 059	115	3 966	4 081	4,7
Phnom-Penh-Mongkolborey . . .	340	4	23	4	117	2	130	3	490	13	760	773	2,3
Gesamt: 1935	3 096	51	559	60	2 331	63	2 989	66	3 973	240	9 852	10 092	3,3
1934	2 777	51	552	61	2 030	53	2 862	71	3 629	236	9 073	9 309	3,4

[1] Die den beiden Linien Hanoï—Nacham und Haiphong Yunnanfou gemeinsame Strecke ist zweimal gerechnet.

Rollendes Material und seine Verwendung im Jahre 1935.

Bezeichnung	Réseau Nord (Hanoï—Nacham Hanoï—Quinhon)	Réseau Süd Saigon—Mytho et Saigon—Nhatrang	Phnom-Penh-Mongkolborey	Bendongxo—Loc-Ninh	Haiphong Yunnanfou	zusammen 1935	zusammen 1934
Betriebslänge am 31. XII. 1935 .	1 314	583	340	69	859	3 165	2 864
Lokomotiven:							
Gesamtzahl	98	72	20	3	91[1]	284	280
Zahl je 1000 Betriebskilometer	80	124	59	44	106	95	98
Durchschnittliche Leistung in 1000 km	32	19	20	31	25	25	24
Personenwagen:							
Gesamtzahl	232	147	24	8	207	618	603
Zahl je 1000 Betriebskilometer	189	252	70	116	241	201	212
Durchschnittliche Leistung in 1000 km	46	34	51	—	38	40	43
Güterwagen:							
Gesamtzahl	1 473	798	501	84	805	3 661	3 494
Zahl je 1000 km betriebsfähige Länge des Netzes	1 202	1 369	1 473	783	1 115	1 190	1 228
Durchschnittl. Länge der gefahr. Strecke je Güterwagen in 1000 km	8	7	9	—	14	9	11
Gesamtzahl der Personen- und Güterwagen	1 705	945	525	92	1 012	4 279	4 097
Bau- und Streckenunterhaltungswagen	168	76	3	—	98	345	348

Die je Güterwagen beförderte Menge beträgt für das Gesamtnetz i. J. 1928 8 t, steigt bis 1932 auf 9 t, sinkt 1933 auf 8 t und hebt sich im Laufe der folgenden Jahre auf 10,2 t für 1935 und 1936. Wenn das Jahr 1929 als Basis mit der Indexzahl 100 genommen wird, so liegt für das Réseau Nord der Index der Einnahmen aus Güterverkehr von 1930—33 wesentlich höher als der Index der beförderten Gütermenge, 1934 ist es umgekehrt, der Einnahmeindex sinkt, der Mengenindex steigt. Für 1935 und 1936 wechselt es dann wieder.

Die Länge der je Gütertonne zurückgelegten Strecke steigt für das Réseau Nord 1929—32 von 112 auf 139 km, sinkt 1933 leicht und 1934 auf 129, um sich 1935 auf 135 zu heben.

Die Häfen. Indochina hat eine Küste von 2960 km Länge, die zahlreiche, meist kleinere Häfen aufweist. Neben dem Übersee- spielt der Küstenverkehr im Wirtschaftsleben des Landes eine erhebliche Rolle.

Der Haupthafen, de Port Autonome de Saigon, der für größte Seeschiffe erreichbar ist, liegt geschützt inmitten des Deltas von Cochin-

china und steht durch den Saigon-Fluß mit dem Meer in Verbindung (45 Seemeilen). Es ist der einzige Fluß- und Seehafen Cochinchinas und Hauptverschiffungshafen für Reis. Zwischen Saigon und Cholon liegen am Fluß zahlreiche Reismühlen und Industrieanlagen. Am Zusammenfluß des Saigonflusses mit dem Donnai bei Nha-bé sind die Öl- und Benzindepots der Standard Oil und der Cie Franco-Asiatique des Pétroles. Der Hafen ist mit Lagerhäusern, Kajen, Lade- und Löscheinrichtungen, Gleisanlagen, Werft und Arsenal gut ausgestattet. Umfangreiche Verbesserungen sind im Gange, um schnelleres Laden und Löschen sowie die Lagerung von Ausfuhrprodukten ohne Verlust zu ermöglichen. Die Bahnlinie Phnom-Penh—Mongkolborey schafft diesem Gebiet einen Abfluß für seine Produkte nach Saigon und Cholon. Der Saigon-Fluß hat keine Barre, Schiffe mit 6 m Tiefgang können jederzeit flußaufwärts nach Saigon, bei Flut solche mit 9 m Tiefgang. Durch das Anlaufen von Saigon geht aber viel Zeit verloren, 6—12 Stunden, deshalb ziehen die fremden Liniendampfer Singapore vor, das auch viel geringere Hafenabgaben erhebt. Wenn Saigon auch nicht mit Singapore in Wettbewerb treten kann, so wird doch vielfach die Anlage eines Vorhafens an der Mündung des Saigon oder bei Kap St. Jaques gewünscht, um das Anlaufen zu erleichtern.

Phnom-Penh, 350 km vom Meer entfernt am Mekong gelegen, ist gleichzeitig See- und Flußhafen von Cambodga, der für Seeschiffe mit 5 m Tiefgang noch erreichbar ist. Der Schiffsverkehr besteht aus Flußfahrzeugen aller Art, Sampans vom See Tonlé-Sap, Küstenfahrern vom Chinesischen Meer und kleineren Seeschiffen, die Reis, Vieh, getrocknete Fische, Holz u. a. laden.

Auch der Haupthafen von Tonkin, Haiphong, hat Selbstverwaltung und ist, wie Saigon, durch Erlaß vom 26. Juni 1926 zum Etablissement public erklärt. Es hat Saigon gegenüber den Vorteil, daß die Schiffe Kohle verhältnismäßig billig übernehmen können, weil reiche Anthrazitgruben in der Nähe liegen. Andererseits ist es schwerer zugänglich. Dem Fahrwasser droht ständige Verschlammung durch die Ablagerungen des Flusses. Nur durch ununterbrochenes Baggern ist es für Schiffe mit 5,5 m Tiefgang offenzuhalten. Allein auf der eingedeichten Flußstrecke bei Cua-Nam-Trien werden jährlich 1,5 Mio cbm Schlamm gebaggert. Die Kosten steigen immer mehr an. Es ist deshalb die Schaffung einer neuen Zufahrt geplant. Vom Standpunkt der Handelsschiffahrt liegt Haiphong nicht sehr günstig. Ein Hafen in der tiefen, gut geschützten Bucht von Along wäre vorzuziehen. Dort liegt auch Hong-kai, ein von der die Kohlengruben ausbeutenden Société des Charbonnages de Tonkin angelegter Hafen. Kleinere Kohlenhäfen an der Bucht von Along sind

noch Campha und Port Redan, weiter östlich auf den Kebao Inseln Port Wallut. Wenn Haiphong auch nicht dieselbe Bedeutung hat wie Saigon, so ist es doch gut ausgerüstet. Neben Hongkai, Campha und der Bucht von Cam-rah, die als Häfen eine Zukunft haben, gibt es noch kleinere, wie den wichtigen Fischereihafen von Phan-tiet, der jetzt verbessert wird, und nördlich davon Phan-rang, Qui-nhon, Tourane, Benthuy. Im Laufe der Zeit werden auch diese so ausgebaut werden müssen, daß Schiffe mittlerer Größe Zugang haben. Dadurch würde auch die Erschließung des Hinterlandes erleichtert. Man trägt sich bereits mit dem Plan, die Regierungshauptstadt von Hanoi nach Dalat, dem klimatischen Kurort im Bergland, zu verlegen und in der Bucht von Cam-rah einen Hafen anzulegen. Die französische Handelsmarine sowie die Association des Grands Ports Français haben Pläne für die Verbesserung und zeitgemäße Ausrüstung der überseeischen Häfen ausgearbeitet.

Auch dem Zugangskanal zum Hafen von Tourane droht Versandung, selbst kleinere Schiffe müssen bei der Halbinsel Tien-cha ankern. Eine Schutzmole ist im Bau.

Indochina: Hafenverkehr der hauptsächlichsten Häfen.

Hafen	1935			1934		
	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt br. r. t.	Ladung t gelöscht u. geladen	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt br. r. t.	Ladung t gelöscht u. geladen
	Überseeverkehr.					
Saigon						
einkommend . . .	753	3 476 609	269 813	644	3 124 781	267 877
ausgehend	715	3 132 730	2 088 822	607	2 789 812	1 972 109
Haiphong						
einkommend . . .	273	895 721	158 880	250	783 427	152 264
ausgehend	315	1 265 321	658 966	281	1 129 524	531 210
ausgehend	31 Segler	847	821	35 Segler	900	788
Tourane						
einkommend . . .	29	38 398	5 443	23	33 787	20 212
ausgehend	29	38 398	18 500	21	31 189	20 587
Hongay						
einkommend . . .	250	900 631	13 002	183	602 324	5 606
ausgehend	244	855 203	1 104 473	189	601 045	793 921
Port Wallut						
einkommend . . .	10	26 296	41 817	25	86 177	
ausgehend	10	26 296		25	82 531	106 332
Qui-nhon						
einkommend . . .				1 Segler	106	23 282
ausgehend	1	1 299	3 015			1 228
ausgehend	1 Segler	171	16	1 Segler	106	49

Die regelmäßige Verbindung mit dem Mutterlande und Übersee bewirken in erster Linie die Messageries Maritimes und die Chargeurs Réunis. Die Schiffe der ersteren verkehren bis nach Ostasien, auch Kreuzfahrten zu ermäßigten Preisen von Frankreich nach Indochina werden organisiert. Die Schiffe der Chargeurs Réunis sind nicht so großartig ausgestattet als die der Messageries Maritimes, bieten aber angenehme Reisemöglichkeiten. Einige fremde Linien berühren ebenfalls Saigon. Zahlreiche Küstendampfer chinesischer und anderer Gesellschaften verbinden Saigon mit Haiphong, Hongkong, Singapore, Swatau, Java, Sumatra, den Philippinen und der Südsee. Die Reisedauer Marseille—Saigon beträgt 26—30, Saigon—Haiphong etwa 5 Tage.

Binnenschiffahrt. Der Mekong entspringt in Tibet, 4000 km vom Meer. Sein Lauf in Indochina beträgt 2600 km. Trotz seiner gewaltigen Wassermassen hat der Fluß im Oberlauf, jedenfalls bis Khône Sud, keine große Bedeutung für die Schiffahrt, einen leistungsfähigen Zugang zum Laos bildet er nicht. Zwischen Ban-Houei-sei, Louang-Prabang und Vientiane ist er nur für kleine Motorfahrzeuge brauchbar. Von Vientiane abwärts verkehren auch größere Fahrzeuge, aber an mehreren Stellen zwingen Stromschnellen zum Umladen und Umbooten der Fahrgäste. Während des höchsten Wasserstandes ist die Schiffahrt nur bei Khône durch mehrere Wasserfälle von 10—15 m Höhe gehindert. Bei Quatre Bras, wo der See Tonlé Sap — der Regulator des Mekong — während der Regenzeit bis an den Mekong reicht, teilt sich der Fluß in zwei anfangs parallele Arme, dann in zahlreiche Verzweigungen, die das Delta bilden. Die Umgehung der Wasserfälle wird zu allen Jahreszeiten durch eine 7 km lange Dampfbahn bewerkstelligt. In der Hauptsache dient der Mekong dem Verkehr in Cambodga und mit seinen fünf Mündungsarmen dem in Cochinchina. Letzteres besitzt außerdem ein großes Kanalnetz.

Die Flußläufe Annams kommen als kurze Bergströme von der annamitischen Kette und sind für Dschunken nur in den Küstendeltas befahrbar.

Der Rote Fluß entspringt 1200 m vom Meer in Yunnan und bewässert Tonkin auf 600 km. Auch dieser hat zahlreiche Stromschnellen und wird zuerst, aber nicht ohne Gefahr, von Man-hao (China) bis Yen-Bai für kleine Fahrzeuge, dann für größere bis zur Mündung schiffbar.

Das Straßennetz. Vor der Besitzergreifung durch die Franzosen hatte Indochina keine brauchbaren Straßen. Die breiten, mit Erde und Schutt aufgefüllten Straßen in Cambodga waren nur noch Spuren aus der Blütezeit des Khmer-Reiches. Auch die berühmte, heute noch so

Das Straßennetz: A: Straßen I. Ordnung (Routes coloniales).
B: Provinzial- und Lokalstraßen (Routes provinciales. Routes locales).

Land	Gesamtlänge mit Steinschlag- oder Erddecke	Länge der mit Steinschlag befestigten Straßen		Länge der mit Erddecke versehenen Straßen, die für Kraftwagen mindestens 6 Monate im Jahr brauchbar sind	Länge der im Bau befindlichen Straßen oder solcher, die für Kraftverkehr länger als 6 Monate im Jahr unbrauchbar sind
		asphaltiert	nicht asphaltiert		
	km	km	km	km	km
A					
1935 Annam	3 154	430	1 908	816	43
Cambodga	1 651	650	866	135	101
Cochinchine	650	459	191	—	—
Laos	1 740	22	771	947	520
Tonkin	1 792	691	882	219	23
Zusammen	8 987	2 252	4 618	2 117	687
1934 Annam	3 081	387	1 933	761	168
Cambodga	1 514	637	873	4	267
Cochinchine	649	446	203	—	—
Laos	1 703	22	785	896	605
Tonkin	1 720	674	787	259	—
Zusammen	8 667	2 166	4 581	1 920	1 040
B	Stand des Netzes der Lokal- und Provinzialstraßen.				
1935 Annam	3 150	149	1 363	1 638	1 045
Cambodga	1 632	213	1 178	241	2 188
Cochinchine	5 866	896	3 969	1 001	1 148
Laos	1 593	—	652	941	1 231
Tonkin	6 302	529	1 781	3 996	—
Zusammen	18 547	1 787	8 943	—	5 612
1934 Annam[1]	3 322	111	1 489	1 722	1 477
Cambodga[2]	1 769	186	1 125	458	2 225
Cochinchine[3]	5 857	764	4 218	875	531
Laos	1 506	—	604	902	1 349
Tonkin	2 994	449	1 365	1 180	3 308
Zusammen	15 448	1 510	8 801	5 137	8 890

[1] routes locales. [2] routes locales und provinciales. [3] routes locales, provinciales und communales einschließlich Straßennetz des Hafens Saigon—Cholon.

benannte Mandarinenstraße, welche von Saigon, entlang der Küste über Tourane, Hue, Hanoi bis nach China führte, war nur von rudimentärer Bauart.

Nach planmäßigem Ausbau hatte Indochina nach dem Stande vom 31. Dezember 1935 ein Straßennetz von 27 534 km, davon sind 17 600 km mit Steinschlag befestigte und teilweise asphaltierte (4039 km) Straßen I. Klasse (Voies coloniales Nr. 1) mit massiven, für den Kraftverkehr das ganze Jahr hindurch brauchbaren Brücken. Die restlichen 9934 km Straßen II. Klasse haben gewalzte Erddecke und eignen sich für Kraftverkehr nur während des trockenen Halbjahres. Dazu kommen Pfade, pistes de pénétration, von insgesamt rund 8000 km Länge, welche die Erschließung des Hinterlandes und seine Besiedlung erleichtern sollen.

Aufwendungen für die Straßen und Brücken im Jahre 1935.

Land	Anleihe-Fonds	allgemeiner Haushalt		lokaler Haushalt		Provinzial- und Kommunale	Munizipal-Haushalte	Haushalt des Hafens v. Saigon		Zusammen
		Neuanlagen	Unterhaltung	Neuanlagen	Unterhaltung	Neuanlagen	Unterhaltung	Neuanlagen	Unterhaltung	
	in 1000 Piasters									
Annam . . .	—	27	641	3	—	74	238	—	—	983
Cambodga .	—	300	363	45	144	190	174	—	—	1 216
Cochinchine .	23	2	160	211	548	403[1]	751[2]	—	—	2 098
Laos	—	325	137	464	100	—	—	—	—	1 026
Tonkin . . .	—	16	218	80	160	18	242	—	—	734
Gesamt: 1935	23	670	1 519	803	952	685	1 405	—	—	6 057
1934	—	1 174	1 725	599	912	491	1 069	—	33	6 003

Auf diesem Straßennetz spielt sich ein erheblicher Kraftverkehr ab, der zwar unter dem Einfluß der Wirtschaftskrise zurückgegangen ist, auf den durch das General-Gouvernement unterhaltenen Straßen I. Ordnung aber noch immer stark ist, geringer — und nur während der trockenen Jahreszeit möglich — auf den Straßen II. Klasse und den Pfaden. Die Pfade erfüllen größtenteils ihrer Beschaffenheit nach die Aufgabe der Erschließung des Hinterlandes (West-Annam und des Laos) noch nicht. Sollen diese zum Teil recht fruchtbaren Gebiete den ihnen gebührenden Platz im Wirtschaftsleben einnehmen, so müßten die Pfade zu guten Straßen ausgebaut werden.

[1] davon entfallen 294 000 auf den Provinzialhaushalt.

[2] „ „ 273 000 auf die Munizipal- und Kommunalhaushalte.

Eine Erschließung des Laos, der zwar geringer bevölkert, aber 214 000 qkm groß und teilweise recht fruchtbar ist, hat erst begonnen. In der trockenen Jahreshälfte verbindet ein fahrbarer Pfad am Mekong den Laos von Thakkek ab mit Cambodga, eine andere Verbindung, halb Pfad, halb Straße, führt von Thakkek nach Vinh. Nur die mit fester Decke versehene Straße Savannahkek—Dong-ha gestattet den Kraftverkehr zwischen dem mittleren Laos und der Mandarinenstraße das ganze Jahr hindurch.

Die Kammer für Handel und Ackerbau im Laos hat seit langem auf die Notwendigkeit der „Deblockierung" dieser Gebiete und der Schaffung guter Verbindungen mit den eigenen Häfen hingewiesen, um dadurch den Bestrebungen Siams entgegenzuwirken, von der anderen Seite des Mekongs die Erzeugnisse des Laos an sich zu ziehen. Diese werden auf dem Wasserwege nach Oubone, dann mit der Bahn nach Bangkok befördert. Es war auch 1929 zu diesem Zweck mit dem Bau einer Bahn Tanap—Thakkek, 186 km, begonnen. Nachdem aber die beiden Endstrecken Tanap—Xomcuc, 19 km (in Annam) und Thakkek—Phavang, 16 km (im Laos), ferner eine 43 km lange Drahtseillinie von Xom-cuc nach Bama-phao für den Materialtransport über den annamitischen Rücken gebaut und 6 Mio Piastres (60 Mio Fr.) verausgabt waren, stellte es sich heraus, daß die noch zu leistenden Arbeiten im Bergland weitere 40 bis 50 Mio Piastres erfordern würden. Das könnte, wie M. Touzet in seinem Buch l'Economie Indochina sagt, den Bankrott der indochinesischen Bahnen herbeiführen. Der Weiterbau dieser Strecke wurde darauf vorläufig eingestellt.

Das beste Straßennetz der Länder der indochinesischen Union hat Cochinchina, dann folgen Tonkin, das annamitische Küstengebiet und Cambodga. Letzteres verfügt noch über zahlreiche Wasserstraßen und mehrere Bahnlinien. In diesen Gebieten sind zahlreiche regelmäßige Kraftverkehrslinien eingerichtet, welche die Ortschaften miteinander verbinden. Das annamitische Hinterland hat dagegen, abgesehen von den die Hochebenen von Djiring und Kontum schneidenden Querstraßen, noch wenig brauchbare Längs- und Querverbindungen.

Auf den Straßen II. Klasse ist der Verkehr meist schwierig, langsam und teuer. Das Material wird schnell abgenutzt und muß nach zwei bis drei Jahren erneuert werden. Die hohen Transportkosten, die Verlustgefahr unterwegs, die Notwendigkeit der Lagerung der Produkte während der Regenzeit lassen, abgesehen von Lagerungsverlusten und

Preisschwankungen in Krisenzeiten, die regelrechte Erschließung des Hinterlandes noch nicht möglich erscheinen. Der derzeitige General-Gouverneur, M. Robin, fördert aber den Straßenbau nach Kräften. Der Aufwand für Straßen und Brücken, d. h. für Neuanlagen und Unterhaltung, betrug 1935: 6 057 000 Piastres (1934: 6 003 000).

Unter den guten Straßen steht die viel benutzte Mandarinenstraße, die, meist der Bahn folgend, von der chinesischen Grenze bei Langson über Hanoi—Vinh—Tojrane—Saigon Phnom—Penh bis an die Grenze Siams führt, an erster Stelle. Die wichtigsten Querstraßen sind die von Saigon nach Angkor und Kongu von Saigon nach Dalat, von Saigon nach dem Golf von Siam, von Dongha nach Savannahkek, von Vinh nach Thakkek, von Vinh über Xieng-Kouang nach Louang-Prabang, von Xieng-kouan nach Vientiane. Von Moncai am Golf von Tonkin nach Westen entlang der Grenze über Caobang, Bac-quoan, Laokay Laichang, Louang-Prabang nach Vientiane.

Eisenbahn und Kraftverkehr. Die Zahl der für den Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge stieg von 700 im Jahre 1921 auf 4300 im Jahre 1932 und rund 6000 am 31. Dezember 1935. Mit der Zahl der Fahrzeuge vermehren und vergrößern sich die Transportgesellschaften, welche auch zu schwereren Fahrzeugen da übergehen, wo nicht durch die vielfach in schlechtem Zustand befindlichen Holzbrücken eine Grenze gezogen ist. Die Höchstbelastung dieser Brücken beträgt zwischen 3 und 5 t. Es ist nun vorgeschlagen — wie es in Cambodga schon geschehen ist —, zwecks Verstärkung diese Holzbrücken ohne große Kosten mit Längs- anstatt Querträgern zu versehen, die widerstandsfähiger und stoßfreier für das Fahrzeug sind.

Der europäische Reisende, besonders der Tourist, zieht den Kraftwagen der Eisenbahn vor, weil dieser freiere Bewegung gestattet. Indochina ist reich an schönen historischen Bauten und großen landschaftlichen Reizen, die mit dem Kraftwagen besser zu erreichen sind als mit der Bahn. Die in geeigneten Orten an den Hauptstraßen errichteten Hotel-Bungalows bieten gute Unterkunft. Die Eingeborenen schätzen den Kraftwagen nicht weniger, wenn sie auch die Bahn notwendigerweise und zu ihrem Vergnügen benutzen. Es spricht dabei ihr Hang zum Handeln mit, indem sie mit dem Besitzer des Kraftwagens um den Fahrpreis feilschen können. Der Wagen setzt sie mit ihrem vielen Gepäck meist da ab, wo sie es wünschen.

Es besteht also schon ein gewisser Wettbewerb zwischen Eisenbahn- und Kraftverkehr, vor allem da, wo Straße und Bahn nebeneinander laufen. Bei der bisherigen Verteilung der Verkehrsmittel in Indochina hat es manchmal an klarer Organisation gefehlt. Die verschiedenen Linien sind oft weniger nach wirtschaftlichen als nach politischen Gesichtspunkten gebaut. Einige Gebiete verfügen gleichzeitig über Eisenbahn-, Kraftverkehrs-, Fluß- und Seeschiffahrtsverbindungen, die miteinander in Wettbewerb stehen, während die Verkehrsverhältnisse anderer, besonders solcher mit schwierigen Geländeverhältnissen, zu wünschen übrig lassen. Ein Erlaß des Generalgouverneurs vom 3. Mai 1933 regelt die Kraftverkehrsdienste nach Gesichtspunkten der Zuverlässigkeit, der Beladung der Fahrzeuge und der Versicherung gegen Transportgefahren. Dieser Erlaß bezweckt aber auch den Schutz der Bahnen und die Sicherung des Haushalts der Kolonie, der die Bahnen mit umfaßt.

Luftverkehr. Die Bedeutung, welche der Luftverkehr besonders für die schwer zugänglichen Gebietsteile erlangen kann, ist ohne weiteres ersichtlich. Die bisherigen Etappen der Entwicklung sind:

Am 6. April 1918 Gründung des Service Civil de l'Aviation, bestehend aus zwei Militär-Fluggeschwadern, davon 1 in Tonkin, 1 in Cochinchina.

17. Dezember 1920: Erstes Überfliegen der Gebirgsregion des Laos.

1923: Auswahl von 60 Flug- und Landungsplätzen. Die Hochebenen von Louang-Prabang, Tran-ninh, Nakai, Ban-Me-Thout u. a. sind Flugzeugen zugänglich, der Mekong bietet überall Landungsmöglichkeiten für Wasserflugzeuge.

April 1923: Erste Luftpostverbindung Saigon—Hanoi.

1924: Flugplatz Hanoi angelegt.

1929: Beginn des Luftpostverkehrs Saigon—Bangkok der Cie Air-Asie.

1930: Zusammenschluß der Air-Asie und der Air-Union.

Erkundung des Luftweges Marseille—Saigon, dann regelmäßige Verbindung durch die Cie Française d'Air Orient abwechselnd mit der holländischen K. L. M. Die Cie Air-France tritt 1933 an Stelle der Cie Française d'Air-Orient und übernimmt die Ligne d'Extrême Orient Marseille—Saigon. Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrs. Zwischen Bangkok und Saigon wird Post ohne Landung über Phnom-Penh abgeworfen.

Seit 7. Februar 1935 ist die wöchentliche Luftverbindung Bangkok—Indochina in zwei Linien geteilt: 1. Bangkok—Phnom-Penh—Saigon und 2. Bangkok—Vientiane—Hanoi, die über Moncai—Hongkong nach Canton verlängert werden soll.

Verkehrsziffern der Cie Air-France 1934 und 1935.

	Ankunft in Indochina			Abflug von Indochina		
	1935		1934	1935		1934
	Saigon	Hanoi[1]	Saigon	Saigon	Hanoi	Saigon
Zahl der beförderten Privatpersonen	53	33	49	74	54	76
Beförderte Angestellte der Gesellschaften	—	6	18	9	7	23
Paketpost kg	3 000	2 417	5 535	3 502	1 666	5 107
Briefpost kg	1 498	949	1 849	624	3 010	373

[1] Die Linie Marseille—Hanoi wurde am 1. Februar 1935 eröffnet.

Der Transwüstenverkehr im Vorderen Orient.

Von

Reichsbahnoberrat a. D. **Dieckmann** in Magdeburg.

(Mit einer Karte.)

Kamelkarawanen.

Ein vollständiges Verkehrshindernis ist der 600—800 km breite Wüstengürtel, der das Zweistromland des Euphrat und Tigris, das heutige Königreich Irak, von den Ländern der Mittelmeerküste, Palästina und Syrien, trennt, auch im Altertum niemals gewesen. Solange die Schiffahrt nach Indien noch den weiten Weg um die Südspitze des afrikanischen Kontinents nehmen mußte, hatte der Landweg von Indien nach Europa über Mesopotamien sogar eine große Bedeutung. Die indischen Waren kamen damals auf dem Wasserwege über den Persischen Golf und den schiffbaren Tigris bis Bagdad. Hier wurden sie von den Kamelkarawanen übernommen und westwärts durch die irakisch-syrische Wüste nach Ägypten, Palästina und Syrien und ostwärts nach Persien weiterbefördert. Mosul war der Ausgangspunkt von Karawanen, die die Waren nach Aleppo und auf alten Karawanenwegen durch Anatolien nach Trapezunt am Schwarzen Meer brachten. Die Mengen der Waren, die mit den Kamelkarawanen befördert werden konnten, waren nach heutigen Begriffen gering. Die Transportdauer war lang und die Verluste waren groß.

Hedjasbahn und Bagdadbahn als Wüstenbahnen.

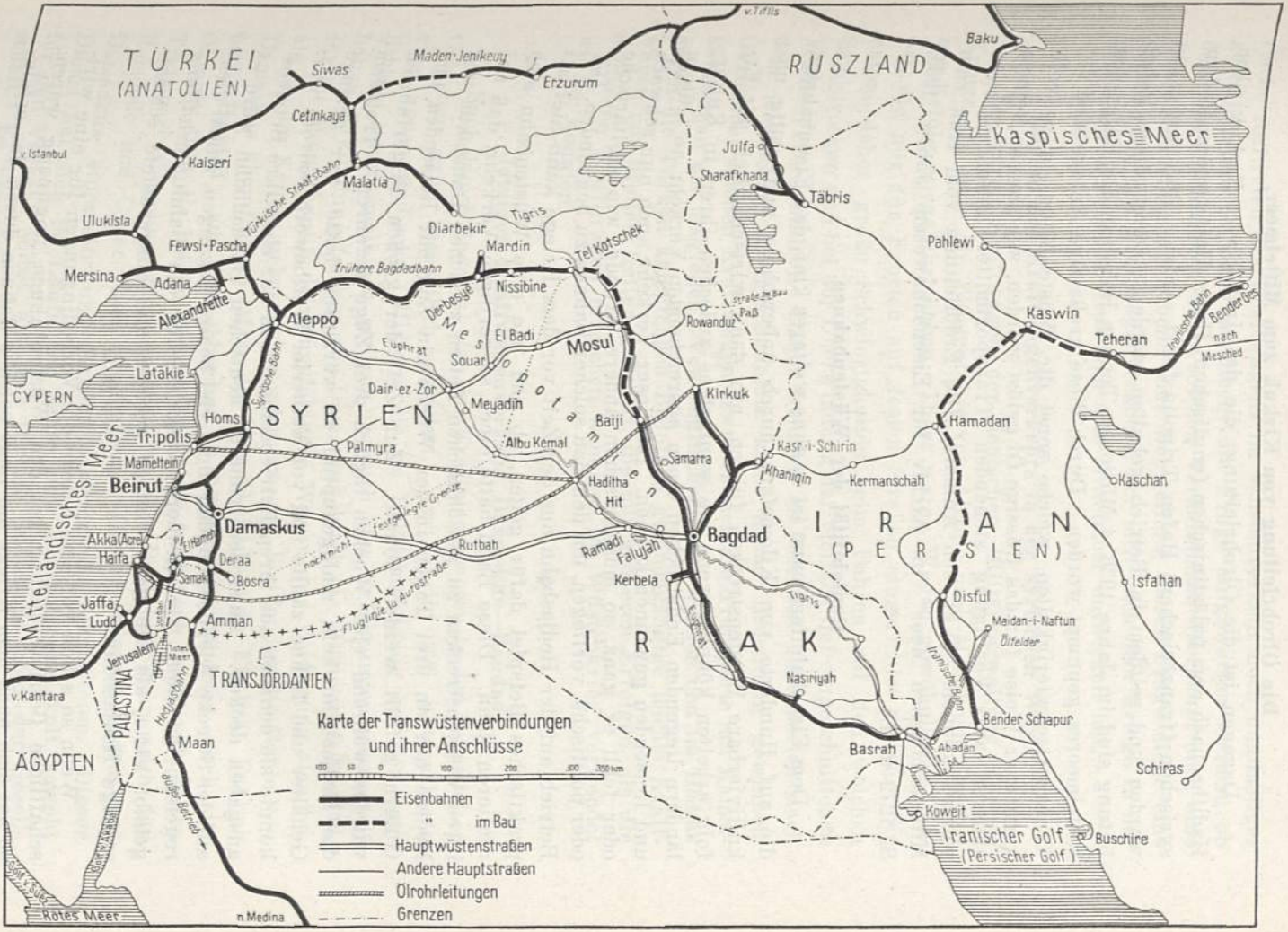
Das Problem der Überwindung großer Entfernungen in der Wüste durch neuzeitliche mechanische Transportmittel ist im vorderen Orient zum erstenmal durch den Bau der Hedjasbahn praktisch gelöst worden. Diese Bahn wurde in den Jahren von 1900—1908 von dem deutschen Oberingenieur Meißner Pascha auf Veranlassung des damaligen türkischen Sultans Abdul Hamid aus freiwilligen Beiträgen der frommen

Mohammedaner als Pilgerbahn von Damaskus bis Medina gebaut. Von der Gesamtlänge dieser Bahn von 1302 km liegen auf der Strecke Amman—Mahan 280 km in der wüstenähnlichen Steppe und auf der Strecke Mahan—Medina 800 km in der völlig unbewohnten Wüste. Die Schwierigkeiten beim Bau und Betrieb dieser Bahn lagen hauptsächlich in dem Fehlen ausreichender Wasserquellen und in dem Flugsand der Wüste. Bis zum Ende des Weltkrieges ist die Hedjasbahn auf ihrer ganzen Länge regelmäßig betrieben, dann aber — weniger aus technischen und wirtschaftlichen, als aus politischen Gründen — von Mahan bis Medina stillgelegt worden.

Die frühere deutsche Bagdadbahn wäre ebenfalls auf ihrer östlichen Teilstrecke von Aleppo bis Bagdad zum größten Teil in wüstenähnlichen, wenig besiedelten Gegenden gelegen gewesen, wenn sie ganz zur Ausführung gekommen wäre und sie hätte auch bestimmt die hierdurch gegebenen Hindernisse überwinden können. Am Ende des Weltkrieges war die Gleislegung vom Westen her bis Nissibine und vom Osten her bis Samarra gekommen. Von Nissibine bis Mosul fehlten noch 180 km und von Mosul nach Samarra noch 300 km, die nicht gebaut werden konnten. Als nach dem Kriege England das Mandat über Irak übernommen hatte, gewann es dadurch auch entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung der irakischen Verkehrspolitik. Es lag im englischen Interesse, den Außenhandel Iraks entweder über den iranischen Golf oder über den ebenfalls unter englischer Verwaltung stehenden palästinischen Hafen Haifa zu ziehen, um ihn dadurch unter Kontrolle halten zu können. Aus diesen Gründen hat England den Ausbau der an der deutschen Bagdadbahn noch fehlenden 480 km von Nissibine nach Samarra immer verhindert, obgleich die Handelsinteressen Iraks und besonders der wichtigen nördlichen Handelsstadt Mosul gerade die Verbindung nach dem Mittelmeer auf dem Wege der deutschen Bagdadbahn so sehr nötig hatten.

Die englische Bagdadbahn.

Der englische Plan des Baues einer direkten Bahn von Haifa durch die syrisch-irakische Wüste bis Bagdad, für den schon vor einigen Jahren spezielle Vorarbeiten gemacht worden sind, und der allen englischen politischen und wirtschaftlichen Interessen im mittleren Orient entsprochen und auch den Landweg nach Indien unter Umgehung des Suezkanals geschaffen hätte, ist bisher nicht zur Ausführung gekommen. Er kann jetzt, wo der Ausbau der an der früheren deutschen Bagdadbahn noch fehlenden 480 km durch den irakischen Staat feststeht, als endgültig aufgegeben angesehen werden.


TÜRKEI
(ANATOLIEN)
RUSZLAND
Kaspisches Meer
SYRIEN
IRAK
I R A N
(P E R S I E N)
TRANSJORDANIEN
PALÄSTINA
ÄGYPTEN
CYPERN
Mittelländisches Meer
Roter Meer
Iranischer Golf
(Persischer Golf)
Siwas
Maden-Jenikeuy
Erzurum
Cetinkaya
Kaiseri
Malatia
Ulukisla
Fewsi-Pascha
Mersina
Adana
Alexandrette
Aleppo
Diarbekir
Mardin
Nissibine
Tel Kotschek
Julfa
Sharafkhana
Täbris
Baku
Pahlewi
Kaswin
Teheran
Bender Gös
nach Mesched
Rowanduz
Paß
Mosul
El Badi
Souar
Euphrat
Dair ez-Zor
Meyadin
Albu Kemal
Kirkuk
Baiji
Samarra
Kasr-i-Schirin
Khaniqin
Hamadan
Kermanschah
Kaschan
Isfahan
Disful
Maidan-i-Naftun
Ölfelder
Latakie
Homs
Palmyra
Tripolis
Mameltein
Beirut
Damaskus
Haditha
Hit
Ramadi
Falujah
Bagdad
Kerbela
Rutbah
Akka/Acre
Haifa
El Hamma
Deraa
Samak
Bosra
Jaffa
Ludd
Amman
Jerusalem
Totes Meer
Maan
Nasiriyah
Basrah
Abadan
Bender Schapur
Schiras
Koweit
Buschire
Tigris
Euphrat
Mesopotamien
Syrische Bahn
Türkische Staatsbahn
Frühere Bagdadbahn
Derbesye
Iranische Bahn
Hedjasbahn
Straße im Bau
Festgelegte Grenze
noch nicht
Flugline zu Aurastraße
Suez-Kanal
v. Istanbul
v. Tiflis
v. Kantara
n Medina
Karte der Transwüstenverbindungen
und ihrer Anschlüsse
Eisenbahnen
" im Bau
Hauptwüstenstraßen
Andere Hauptstraßen
Ölrohrleitungen
Grenzen

Die Ölrohrleitung von Kirkuk zum Mittelmeer.

Dagegen ist die Ölrohrleitung, die das Iraköl von Kirkuk über Haditha nach dem palästinischen (englischen) Hafen Haifa und nach dem syrischen (französischen) Hafen Tripolis führt, Anfang 1935 fertig geworden und seitdem in Betrieb gehalten worden. Durch diese Rohrleitung sind im Jahre 1936 4 Millionen Tonnen Rohöl an die Häfen des Mittelmeeres gepumpt worden. Durch diese großartige Anlage sind die Transportschwierigkeiten, welche sonst die Wüste bietet, in so vollkommener Weise für das flüssige Öl gelöst worden, wie sie von keinem anderen zur Verfügung stehenden Transportmittel hätten erreicht werden können. (Vgl. den Aufsatz „Die Erdölleitung vom Irak zum Mittelländischen Meer" im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1935, S. 1272 u. ff.)

Rentabilität der Wüstenbahnen.

Dem Eisenbahnfachmann ist es ohne weiteres klar, daß Eisenbahnen, die auf Hunderte von Kilometern durch unbewohnte und völlig unkultivierbare Wüstenstrecken führen, nur dann wirtschaftlich mit Erfolg arbeiten können, wenn sie wenigstens zwischen ihren in Kulturländern liegenden Endstrecken einen ausreichenden Verkehr an Gütern und Reisenden gewinnen können. Ist dieser Verkehr auch nur schwach oder fehlt er ganz, so müssen schon andere Gründe, wie militärische oder politische, vorliegen, um den Bau solcher Bahnen zu begründen. Der Betrieb auf der Hedjasbahn aus der Zeit vor dem Kriege kann hier als praktisches Beispiel dafür gelten, ob und wie eine Wüstenbahn sich rentieren kann. Diese Bahn hatte einen so geringen Verkehr, daß auf ihren Wüstenstrecken zu gewöhnlichen Zeiten zwischen Damaskus und Medina nur an drei Tagen in der Woche ein Zug mit Reisenden und Gütern gefüllt werden konnte. Zur Zeit der großen Pilgerfahrten wurden während vier Wochen täglich drei Züge gefahren. Trotzdem die Hedjasbahn kein Anlagekapital zu verzinsen hatte, nur geringe Gehälter und Löhne zahlte und von keinerlei Wettbewerb bedroht war, konnte sie dennoch aus ihren Betriebseinnahmen nur eben ihre Betriebsausgaben decken. Auch der früheren deutschen Bagdadbahn wäre es auf der Strecke Aleppo—Bagdad nicht viel besser gegangen, zumal diese regelspurige Bahn viel größere Ausgaben für die Bahnunterhaltung gehabt hätte, als die ganz einfach gebaute und ausgerüstete schmalspurige Hedjasbahn.

Wenn so schon vor dem Kriege die Vorbedingungen für eine wirtschaftliche Betriebsführung bei den Wüstenbahnen ungünstig waren, so hat sich nach dem Kriege die Lage solcher Bahnen durch das erfolg-

reiche Auftreten des Kraftwagens im Wüstenverkehr noch ungünstiger gestaltet, und es kann mit Recht die Frage aufgeworfen werden, ob denn die Eisenbahnen unter solchen Verhältnissen überhaupt noch eine Daseinsberechtigung haben. Zur Beurteilung dieser Frage diene eine Schilderung des Kraftwagenverkehrs, der sich nach dem Kriege in der Wüstenzone zwischen Irak und dem Mittelmeer entwickelt hat.

Beginn des Kraftwagenverkehrs in der syrischen Wüste.

Es waren Kraftwagen der deutschen Militärverwaltung, die im Kriege als erste die Wüstenfahrt von Aleppo nach Mosul und Bagdad mit Erfolg ausgeführt haben. Diese waren Wagen gewöhnlicher Bauart, die nur für Fahrten auf festen Straßen eingerichtet waren. Sie hatten daher große Schwierigkeiten beim Fahren auf den weichen Sandstrecken und bei der Überwindung der vielfach tief eingeschnittenen Wadis (Trockentäler). Daher konnten sie bei den Transporten nach dem irakischen Kriegsschauplatz keine große Bedeutung gewinnen. Gegenüber solchen Kraftwagen erwiesen sich die Transporte mit Kamelkarawanen als überlegen. Von englischer Seite wurden den im Hedjas gegen die Türken kämpfenden Beduinen geländegängige leichte Kraftwagen mit breiten Reifen geliefert, die mit größeren Erfolgen, als die deutschen Kraftwagen erreichen konnten, im Wüstenkrieg verwendet werden konnten.

Jetziger Kraftwagenverkehr Damaskus—Bagdad.

Nach dem Kriege hat sich das Kraftwagenwesen in den behandelten Gebieten ganz wesentlich geändert. Im April 1923 unternahmen zwei neuseeländische Offiziere, die im Palästinafeldzug bei den englischen Autoformationen gedient und sich hier Erfahrungen gesammelt hatten, Erkundungsfahrten von Damaskus durch die Wüste nach Bagdad, für die ihnen bereits leistungsfähigere Wagen zur Verfügung standen, als sie im Kriege gebraucht worden waren. Sie fanden die Route von Damaskus über Rutbah (Mitte des Weges), Ramadi am Euphrat, Fahijah nach Bagdad am brauchbarsten. Daraufhin, gründeten noch im Oktober 1923 die beiden Brüder Nairn die jetzt noch bestehende Nairn Transport Company, die zunächst für die Post und dann auch für Reisende und Güter einen regelmäßigen Dienst zwischen Beirut und Damaskus einerseits und Bagdad andererseits einrichteten. Dieser Dienst hat sich im Laufe der Jahre sehr günstig entwickelt, sowohl für den Verkehr selbst, als auch für die finanzielle Lage der Gesellschaft. Es verkehren jetzt auf dieser Strecke ganz moderne Luxus-

autobusse, die 17,27 m lang und 2,23 m breit sind und 15 bequeme Sitzplätze I. Klasse und 15 Sitzplätze II. Klasse haben. Die 862 km lange Strecke von Damaskus bis Bagdad wird in 26 Stunden zurückgelegt, wobei Mitte des Weges in Rutbah den Reisenden ein kurzer Aufenthalt mit Verpflegung, wie in einem erstklassigen Hotel, geboten wird. Der Fahrpreis beträgt in I. Klasse 7 £, in II. Klasse 5 £. Neben diesen Luxusautobussen der Gesellschaft verkehren noch viele einfachere private Kraftwagen für den Personen- und Güterverkehr zwischen Damaskus und Bagdad. Diese fahren zu billigeren Preisen und finden auch genügenden Zuspruch. Im Jahre werden durchschnittlich 25 000 Reisende und mehrere Tausend Tonnen Güter auf dieser Route mit Kraftwagen durch die Wüste befördert. Auf der Raststation Rutbah in der Mitte des Weges können die Wagen ihren Betriebsstoff ergänzen, auch etwa erforderlich gewordene Reparaturen ausgeführt bekommen. Auch für die Flugzeuge, die die Strecke befliegen, sind hier Landemöglichkeiten geschaffen, so daß sich Flugzeuge und Kraftwagen bei Störungen in dem einen oder anderen Betriebe gegenseitig aushelfen können. Von wenigen Teilstrecken abgesehen, ist der Bau einer besonderen Kunststraße zwischen Damaskus und Bagdad nicht erforderlich gewesen. Vielmehr gestatten die topographischen Gegebenheiten der syrisch-irakischen Wüste die Durchführung eines leistungsfähigen Schnellverkehrs ohne irgendwelche straßenbauliche Aufwendungen. Zusammenfassend kann gesagt werden, daß sich hier unter günstigen Verhältnissen ein Kraftwagenverkehr auf einer langen Wüstenstrecke entwickelt hat, der den gegenwärtigen Anforderungen des Personen- und Kleingüterverkehrs in bezug auf Schnelligkeit, Sicherheit und Kosten vollständig genügt und der wesentlich zur Hebung der Handelsbeziehungen zwischen Irak und Syrien beigetragen hat. Es ist klar, daß eine Eisenbahn hier nur dann eine Berechtigung haben würde, wenn eine genügende Menge von Massengütern vorkommen würde, die die teuereren Frachten des Kraftwagenverkehrs nicht tragen können.

Kraftwagenverkehr Aleppo—Mosul—Bagdad.

Aleppo ist das Handelszentrum des nördlichen Syriens, das infolge seines fruchtbaren Bodens jährlich größere Mengen Überschüsse an Getreide und anderen Bodenfrüchten ausführt, auch eine nicht unbedeutende Textilindustrie hat. Es hat Eisenbahnverbindung mit den syrischen Häfen Tripolis und Alexandrette. Mosul ist der Handelsmittelpunkt eines größeren, durch Bewässerung fruchtbaren Gebietes an der arabischen und kurdischen Sprachgrenze und Umschlagplatz eines Teiles des nordiranischen Außenhandels nach dem Mittelmeer.

Zwischen diesen beiden wichtigen Handelsstädten bestehen schon vom Altertum her wichtige Handelsverbindungen, die früher durch Kamelkarawanen bedient wurden. Es ist ganz natürlich, daß, nachdem die Verwendbarkeit der Kraftwagen im Wüstenverkehr und ihre Überlegenheit gegenüber den Kamelkarawanen erkannt war, sich auch auf der Wüstenstrecke zwischen Aleppo und Mosul ein lebhafter Kraftwagenverkehr entwickelte, der allerdings seinem Umfange nach bei weitem nicht an den zwischen Damaskus und Bagdad heranreicht. Der Kraftwagenverkehr von Aleppo bewegt sich auf der alten am Euphrat entlang führenden Karawanenstraße, die in Dair ez Zor über den Euphrat führt und über Souar und El Badi weiter nach Mosul geht. Nach Bagdad geht diese Straße von Dair ez Zor über Meyadin, Abukemal, Haditha, Hit, Ramadi.

Weit geringere Bedeutung hat ein gelegentlicher Kraftwagenverkehr von Homs über das alte Palmyra nach Dair ez Zor und nach Rutbah an der Hautpstraße Damaskus—Bagdad.

Kraftwagenverkehr Tell Kotcheck—Kirkuk.

Für den internationalen Reiseverkehr zwischen Europa und Irak, Iran, Indien ist der regelmäßige Kraftwagenverkehr, der von Tell Kotcheck, dem östlichen Endpunkt der Bagdadbahn von Aleppo, nach Kirkuk führt, von Wichtigkeit. In Istanbul nimmt der Taurusexpreßzug der türkischen Staatsbahnen den Anschluß an den Simplonexpreßzug vom Balkan her auf. Der türkische Taurusexpreßzug führt ebenso wie der Simplonexpreßzug Schlaf- und Speisewagen und erreicht in vierzig Stunden die irakisch-syrische Grenze bei Tell Kotcheck, bis wohin die syrischen Bahnen die frühere deutsche Bagdadbahn von Nissibine her vor zwei Jahren verlängert haben. Von hier aus haben die irakischen Staatsbahnen einen regelmäßigen Wüstenkraftwagenverkehr über Mosul bis Kirkuk, der nördlichen Endstation ihrer Bahnen, eingerichtet. Auch diese Kraftwagenomnibusse sind mit modernem Komfort eingerichtet und entsprechen allen Anforderungen auch verwöhnter Reisender. Vier Stunden dauert die Fahrt bis Mosul, wo die Reisenden in einem guteingerichteten Rasthause Verpflegung und Nachtruhe bis zum folgenden Tage finden. Dann geht es in sechsstündiger Fahrt weiter bis Kirkuk, und von hier aus fahren die Reisenden mit der irakischen Eisenbahn entweder bis Bagdad und weiter über Basrah nach Indien oder über Khaniqin weiter nach Iran. Auf iranischer Seite kann die Reise jetzt in Kraftwagen fortgesetzt werden. Diese Reiseverbindung ist für Reisende von Europa nach Irak und Iran die bequemste

und wird auch schon für Reisende nach Indien benutzt. Die Zahl der Reisenden, die die Kraftwagen der irakischen Staatsbahnen benutzt haben, ist aber verhältnismäßig gering, anscheinend wegen der hohen Preise. Sie betrug im Jahre 1934/35 1060, im Jahre 1935/36 1422, war also bedeutend geringer als die Zahl der Reisenden zwischen Damaskus und Bagdad.

Kraftwagenverkehr Palästina—Bagdad.

Von palästinisch-englischer Seite wird schon seit längerer Zeit versucht, auch von Palästina aus einen direkten Kraftwagenverkehr nach Bagdad ins Leben zu rufen. Von Jerusalem bis Amman durch das tiefeingeschnittene Jordantal besteht bereits eine gute Asphaltstraße. Von Amman aber bis Rutbah an der Straße Damaskus—Bagdad sind die natürlichen Geländeverhältnisse für den Kraftwagenverkehr nicht besonders günstig. Der direkte Kraftwagenverkehr von Palästina nach Irak hat bisher keine größere Bedeutung gewinnen können. Die Geschäftsverbindungen zwischen Palästina und Irak sind auch bei weitem nicht so lebhaft, wie die seit alter Zeit zwischen Damaskus und Bagdad bestehenden.

Kraftwagenverkehr Bagdad—Medina—Mekka.

Auch die mohammedanischen Pilger, welche von Irak und Iran aus die ihnen heiligen Städte Medina und Mekka besuchen wollen, fangen an, sich für die 1200 km lange Wüstenstrecke der Kraftwagen zu bedienen. Dieser Verkehr wird von dem König Ibn Saud im Hedjas sehr gefördert. Er hat für die Ausbesserung des Weges, wo es nötig war, gesorgt, und es ist zu erwarten, daß auch dieser Transwüstenverkehr der Kraftwagen immer mehr Bedeutung gewinnen wird.

Kraftwagenverkehr in der saudisch-arabischen Wüste.

Schließlich sei noch auf den Siegeszug hingewiesen, den der Kraftwagen in den beiden letzten Jahrzehnten in den Wüstengebieten Saudi-Arabiens angetreten hat, wo früher das Kamel und allenfalls das Pferd und der Esel die alleinigen Transportträger waren. Hier ist durch den Einsatz der Kraftwagen geradezu eine vollständige Umwälzung der früheren Transportverhältnise eingetreten. Auf den Straßen von Djidda nach Mekka und von Jambo nach Medina, auf der sich der große Verkehr an Pilgern und Gütern zwischen dem Roten Meer und den beiden heiligen Städten bewegt und die früher von endlosen Kamelkarawanen begangen wurden, arbeiten jetzt bereits mehr als 2000 Kraftwagen.

Der Bau einer Eisenbahn von Djidda nach Mekka, für den sich eine Zeitlang die mohammedanischen Kreise so sehr interessierten, kommt jetzt kaum mehr in Frage. Wenn der König Ibn Saud jetzt seine Wüstenreisen macht, so ist er ständig von mehr als 250 Kraftwagen begleitet, die seinen Hofstaat, seine Leibwache und Truppen mitführen, wenn diese an einer entfernten Stelle des weiten Reiches zur Unterdrückung von Aufständen oder zur Kriegführung eingesetzt werden sollen. Fast jeder Scheich der Beduinenstämme hat schon sein eigenes Auto und Motorräder.

Iranische Transportverhältnisse.

Iran ist mit seinem Außenhandel in der Richtung Ost-West auf den Durchgang durch Irak angewiesen und hat daher an den Transwüstenverbindungen, die zwischen Irak und dem Mittelmeer bestehen, das gleiche Interesse wie Irak selbst. Der Aufstieg aber von dem irakischen Tiefland zum iranischen Hochland ist schwierig. Kraftwagen können hier nur dann durchkommen, wenn für diese feste Straßen angelegt werden. Die natürlichen Geländeverhältnisse für den Kraftwagenverkehr sind in Iran weniger günstig, als sie in der syrisch-irakischen Wüste sind. Unter der Regierung des sehr aktiven und verkehrsfreundlichen Schahs Riza Khan Pahewi ist aber bisher viel für die Verbesserung alter und den Bau neuer Straßen getan worden. Das Netz der in Iran gebauten Autostraßen hatte im Jahre 1931 eine Länge von 10 400 km und im Jahre 1937 von 12 000 km. Ein Anschluß der irakischen Eisenbahnen an die im Bau befindliche große iranische Transversalbahn vom Kaspischen Meer zum Iranischen Golf besteht nicht, ist auch in naher Zeit nicht vorgesehen. An die irakische Staatsbahn, die bis Khaniqin an die iranische Grenze geht, schließt auf iranischer Seite eine Kunststraße an, die für Kraftwagen fahrbar ist und über Kermanschah, Hamadan, Kaswin bis Teheran geht. Von Teheran geht eine gute Autostraße nach Pahlewi am Kaspischen Meer. Über den weiter nördlich gelegenen Paß von Rowanduz geht ein lebhafter Verkehr zwischen Mosul und der fruchtbaren, gut bevölkerten iranischen Provinz Azerbaidjan, dessen Hauptstadt Täbris durch eine Eisenbahn mit den russischen Eisenbahnen und der türkischen Ostbahn bis Erzurun verbunden ist. Auf iranischer Seite ist die Autostraße über den Rowanduzpaß noch im Bau.

Von den türkischen Staatsbahnen ist in letzter Zeit ein regelmäßiger Kraftwagenverkehr für Reisende und Güter von Trapezunt am Schwarzen Meer über Erzurun bis an die iranische Grenze eingerichtet worden, der auf iranischer Seite weitergeführt wird.

Die iranische Transversalbahn.

Die große iranische Transversalbahn, deren nördliche Teilstrecke vom Kaspischen Meer bis Teheran in diesem Jahre und deren südliche Strecke vom iranischen Golf bis Disful bereits seit längerer Zeit in Betrieb genommen ist, geht auf großen Strecken durch wüstenähnliche, durchaus verkehrsarme Gegenden, und wird sich, was die Stärke des zu erwartenden Verkehrs angeht, wenig von den anderen Wüstenbahnen, die durch Kraftwagen ersetzt werden können, unterscheiden. Für den Bau dieser iranischen Eisenbahn sind aber weniger verkehrspolitische und wirtschaftliche, als besonders strategische und innerpolitische Erwägungen ausschlaggebend gewesen. (Vgl. den Aufsatz „Die politische Bedeutung der persischen Transversalbahn" im Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1934, S. 189 u. ff.)

Das Flugzeug im Wüstenverkehr.

Bei der heutigen hohen Entwicklung des Flugwesens ist es nicht besonders bemerkenswert, wenn auch die syrisch-irakische und die arabische Wüste jetzt in allen Richtungen von Flugzeugen überflogen wird. Da, wo ein regelmäßiger Flugverkehr eingerichtet ist, wie zwischen Ägypten und Irak und Palästina und Irak und Syrien und Irak, geht die Post auf diesen über. Ebenso benutzen einzelne Reisende die Flugzeuge. Der hier behandelte Erdtransport mit Eisenbahnen und Kraftwagen wird von dem Flugverkehr nicht besonders berührt.

Schlußbetrachtung.

Nach den bisherigen günstigen Erfahrungen, die mit dem Einsatz von Kraftwagen im Wüstenverkehr gemacht worden sind, könnte die Folgerung gezogen werden, daß das Zeitalter des Baues neuer Eisenbahnen in den Wüsten und ganz schwach besiedelten Gegenden des Orients vorüber sei. Dem ist aber nicht so. Wir sehen, daß die irakische Regierung mit dem Bau des noch fehlenden Mittelstückes der früheren deutschen Bagdadbahn begonnen hat. Es handelt sich um den Bau der Bahn von Tell Kotcheck über Mosul nach Baiji. Bestimmend für den Bau dieser Bahn ist, daß das Öl, das aus den neuerschlossenen, außerordentliche Ergiebigkeit versprechenden Ölquellen bei Mosul gewonnen wird, zu dickflüssig ist, um durch Röhren geleitet werden zu können, wie es bei dem aus Quellen bei Kirkuk gewonnenen Öl möglich ist. Das Mosulöl wird in Kesselwagen mit der Eisenbahn bis an die Häfen des Mittelmeers befördert werden müssen. Kraftwagen kommen für diese Massentransporte nicht in Frage. Auch in der Türkei wird

an der großen Ost-Westbahn von Siwas über Erzinghan nach Erzurun rüstig weitergebaut, und die türkische Kupferbahn von Fevsi Pasa nach Diyarbekir wird bis zur irakischen und iranischen Grenze weitergeführt. Der Verkehr auf diesen neuen türkischen Eisenbahnen läßt keine Rentabilität erwarten und könnte noch auf lange Zeit mit Kraftwagen auf guten Straßen bedient werden. Wenn die Türkei sich trotzdem die hohen Lasten dieser meist in schwierigem Gelände ausgeführten Bahnbauten auflegt, so mögen hierbei wohl auch strategische Gründe mitbestimmend gewesen sein. Ausschlaggebend ist offenbar der bisher konsequent durchgeführte feste Wille der türkischen Regierung, die vom Verkehr bisher abgeschlossenen, entfernt gelegenen Gebiete ihres Reiches ohne Rücksicht auf die Kosten durch Bahnen zu erschließen und zur wirtschaftlichen Entwickelung zu bringen. Wo solche Grundsätze bestehen, da haben auch in Zukunft die Eisenbahnen ihre Existenzberechtigung gegenüber den Kraftwagen noch keineswegs verloren.

Kleine Mitteilungen.

Zum Entwurf der neuen deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung. Das auf den 1. Oktober 1938 festgesetzte Inkrafttreten der auf der Römischen Revisionskonferenz im Herbst 1933 neu bearbeiteten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Fracht- und Personen- und Gepäckverkehr macht auch eine Neufassung der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung erforderlich, damit auch in Zukunft das deutsche Verkehrsrecht mit den Internationalen Übereinkommen möglichst übereinstimmt. Wegen der auf der Römischen Konferenz beschlossenen Änderungen der Übereinkommen sei auf die Ausführungen in Heft 3 und 4 des Jahrgangs 1934 dieser Zeitschrift verwiesen.

Der Inhalt des Entwurfs zur neuen EVO., die ebenfalls am 1. Oktober 1938 in Kraft treten soll, stimmt auch diesmal wieder fast völlig mit dem Entwurf zur neuen österreichischen EVO. überein. Im einzelnen sei zu den wichtigsten neuen Bestimmungen des deutschen Entwurfs folgendes bemerkt:

Der Geltungsbereich der künftigen EVO. wird sich nicht nur wie bisher auf die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs erstrecken, sondern übereinstimmend mit dem entsprechenden Abschnitt des Handelsgesetzbuches alle Bahnen des öffentlichen Verkehrs, also auch die Kleinbahnen mit umfassen.

Der Entwurf erstrebt im übrigen aus Zweckmäßigkeitsgründen und zur Erzielung einer größeren Rechtssicherheit eine möglichst vollständige Angleichung an die Internationalen Übereinkommen. So ist insbesondere vorgesehen, daß künftig auch im deutschen Recht die Ersatzpflicht der Eisenbahnen bei Verlust oder Beschädigung von Gütern, Expreßgütern und Reisegepäck auf Entschädigungshöchstbeträge begrenzt wird. Hieraus ergibt sich insofern eine wesentliche Vereinfachung der Rechtslage, als künftig besondere Annahmebeschränkungen für Wertgegenstände und Kostbarkeiten wegfallen, weil die Eisenbahn auch für diese nur bis zu den allgemeinen Entschädigungshöchstbeträgen haftet. Im Hinblick darauf, daß der allgemeine Höchstbetrag (im Güterverkehr: 80 RM für 1 kg Rohgewicht) verhältnismäßig hoch ist, dürften sich Härten im Einzelfall kaum ergeben, zumal der Absender in der Lage ist, durch die Angabe des Lieferwerts gegebenenfalls die Gewährung einer höheren Entschädigung sicherzustellen.

Als besonders wichtige Neuerung im Haftungsrecht sei die zugunsten der Verfrachter eingeführte Beweiserleichterung im Falle der Weiteraufgabe von Wagenladungen ohne Umladung hervorgehoben. In einem solchen Falle war es den Verfrachtern im allgemeinen unmöglich, den Nachweis zu erbringen, auf welcher Strecke der Schaden entstanden sein konnte. Der Entwurf übernimmt deshalb aus dem neuen IÜG. eine Vorschrift, wonach im Falle der Weiteraufgabe von Wagenladungen ohne Umladung vermutet wird, daß das Gut bei der Neuaufgabe unversehrt war und ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung während des zweiten (bzw. letzten) Frachtvertrags entstanden ist.

Bei der Regelung der Haftung des Absenders für seine Angaben im Frachtbrief sieht die jetzt geltende EVO. vom 16. Mai 1928 sowohl bei den Vorschriften über den Frachtzuschlag wie über die Frachtberechnung eine Haftbefreiung dann vor, wenn die Angaben des Absenders im Frachtbrief „auf Irrtum beruhen". Die Einführung des Irrtumsbegriffs in das Frachtrecht hat sich in dieser Form nicht bewährt und zu zahlreichen Zweifelsfragen Anlaß gegeben. Der Entwurf geht demgegenüber bei der Haftung des Absenders für den Frachtzuschlag im Falle einer ungenügenden Inhalts- oder einer unrichtigen Gewichtsangabe davon aus, daß die Pflicht zur Zahlung eines Frachtzuschlags dann entfällt, wenn der Absender den Frachtbrief mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ausgefüllt hat, ihm also hierbei weder Vorsatz noch Fahrlässigkeit zur Last fällt. Die Vorschriften über die Frachtberechnung sind im Grundsatz dahin abgeändert worden, daß die Verfrachter eine durch unrichtige Frachtbriefangaben erwachsene Mehrfracht zurückfordern können, wenn sie nachweisen, daß die Angaben der tatsächlichen Beschaffenheit des Gutes nicht entsprechen.

Erwähnt sei ferner, daß in Anpassung an die neuen Internationalen Übereinkommen auch die innerdeutschen Lieferfristen für Frachtgut verkürzt worden sind. Soweit hier die deutschen Vorschriften bisher günstiger waren als die internationalen, ist der Rechtszustand der EVO. unverändert geblieben.

Bei den Vorschriften über die Zuführung der Güter sieht der Entwurf zur Vereinfachung und Beschleunigung des Abfertigungsgeschäfts die Möglichkeit vor, daß der Absender schon bei der Aufgabe des Gutes eine Vorschrift über die Zuführung der Güter bis in die Wohnung oder Geschäftsstelle des Empfängers erteilen kann.

Dr. Friebe.

Änderungen im Personentarif der Japanischen Staatsbahnen. Nachdem die Japanische Staatsbahn die allgemeinen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr bereits am 1. August 1932 weitgehend geändert hatte, sind mit Wirkung vom 1. Juli 1936 weitere wesentliche Änderungen dieser Bestimmungen eingetreten.

Die Vorschriften sind jetzt unter Berücksichtigung der nachstehenden Grundsätze neugefaßt worden:

Es wurde ausdrücklich davon ausgegangen, daß im Personenverkehr Gemeinnutz vor Eigennutz geht. Bei Aufstellung der Personen-

tarife und der Vorschriften für die Behandlung der Reisenden sollen nur allgemein verständliche Erwägungen entscheidend sein. Besonders ist möglichste Vereinfachung und Anpassung an die Praxis angestrebt, um damit die Arbeitsleistung der Bediensteten zu erhöhen. Nachträgliche Einziehung von Fahrgeldern oder Fahrgelderstattung sowie Entscheidungen über Vergünstigungen für die Reisenden sind den Präsidenten der Direktionen übertragen. Als dringend notwendig erachtet wurde eine möglichst einheitliche und übersichtliche Zusammenfassung der Vorschriften für die Personenbeförderung. Ungerechte Behandlung der Reisenden soll durch strenge Maßnahmen verhütet werden. Die Form, die Ausgabe und Verrechnung der Fahrkarten wurde vereinfacht.

Im übrigen enthält die neue Vorschrift folgende bemerkenswerten Verbesserungen:

Der Beförderungspreis für Kinder ist den allgemeinen Bedürfnissen des Lebens angepaßt worden. Die Zahl der durch den Tarif begünstigten Schulen ist vermehrt worden. Durch Herausgabe von Rundreisefahrkarten für Vergnügungsreisen wurde eine wesentliche Besserung erreicht. Dagegen wurde die Herausgabe von Zeitkarten, die auf bestimmten Strecken auch zur Benutzung anderer Wagenklassen berechtigen, eingeschränkt. Die Geltungsdauer der Fahrkarten wurde im Interesse der Reisenden wesentlich verlängert. Der Personentarif für den Verkehr in der Umgebung der Hauptstadt Tokio ist teilweise geändert. Die Weitergabe von Karten, die auf den Inhaber lauten, ist jetzt streng verboten. Auch die Bestimmungen über Zahlung der Beförderungskosten und des Zuschlags bei der mißbräuchlichen Benutzung von Zeitkarten wurde teilweise geändert. Wenn auf bestimmten Strecken zwei Linien benutzt werden können, so ist jetzt zur Berechnung des Fahrpreises die kilometrische Länge maßgebend. Die Berechnung der Fahrpreise für Kraftwagenkarten ist vereinfacht worden und somit der Tarif im Interesse der Allgemeinheit umgestaltet. Die Ausnahmetarife wurden noch weiter ermäßigt und eine besondere Art von Rundreisekarten abgeschafft. Die Tarife für Zeitkarten und Fahrkartenhefte sind den Zeitverhältnissen entsprechend verbessert worden. Für die Lösung einer Zeitkarte ist ein schriftlicher Antrag zu stellen. Die Ausgabe von ermäßigten Zeitkarten für Lehrer und Schüler wurde vereinfacht. Für Fahrten zu Vereinstagungen oder zu verschiedenen Unterrichtskursen zu Gruppenpreisen sind neue Vorschriften für die Berechnung von Tarifermäßigungen nach Kilometern erstellt. Die Vordrucke zu Anträgen für ermäßigte Karten für Ansiedler wurden geändert. Die Ermäßigungen für Gesellschaftsfahrten sind insofern eingeschränkt, als einzelne Gesellschaftsfahrten vorher genehmigt sein müssen. Das Recht zur Erteilung dieser Genehmigung hat die Hauptverwaltung den Direktionen übertragen. Die Bestimmungen über die Mindestteilnehmerzahl für Gesellschaftsfahrten und über die Höhe der Tarifermäßigung sowie über die Zeitdauer der Beförderung wurden geändert. Auch die Zahl der Führer von Reisegruppen, die unentgeltlich mitfahren, die Festsetzung der Tarife für Gruppenreisen und die Festsetzung des Sondertarifs für die ausschließliche Benutzung von Triebwagen wurde neu geregelt. Die Gebühren für die Benutzung von Schlafwagen 3. Klasse

sowie die Zahl und Ausgabefrist für Bettkarten wurden neu geregelt, für Bettwäsche werden Kosten nicht mehr berechnet. Werden Zuschlagkarten für Schnellzüge oder Bettkarten nicht benutzt, so können die Benutzungstage, die Zugnummer usw. geändert werden. Für die Schlafwagenbenutzung bei Gruppenreisen ist unter bestimmten Verhältnissen eine Einschränkung getroffen worden. Das Verfahren über die Behandlung von Reisenden und ihres Gepäcks bei Unregelmäßigkeiten im Zugbetrieb ist nunmehr in den Ausführungsbestimmungen zur Personenverkehrsordnung aufgenommen. Auch die Vorschriften für Reisen eines Volljährigen auf Kinderkarte sind neu gefaßt. Der Zuschlag für Eilzüge gilt auch für Schnellzüge. Wird der Schlafplatz einer niedrigeren Klasse benutzt, so findet keine Rückerstattung statt. Die Tarifberechnung für den Fall, daß Reisen über den Bestimmungsort ausgeführt werden oder daß eine andere Richtung oder andere Linie gewählt wird, ist vereinfacht. Wenn bei Zeitkarten eine kürzere Strecke benutzt wird, so wird der Unterschied des Fahrgeldes nicht zurückgezahlt, dafür kann aber die Geltungsdauer verlängert werden. Bei Nichtbenutzung von Schlafwagenkarten wurde bisher nur die halbe Gebühr erstattet, nunmehr ist der Betrag für die Rückzahlung auf 70 % erhöht. Die Geltungsdauer der Fahrkarten bei Reisen, die infolge Erkrankung oder Unfall unterbrochen werden, kann bis zu 30 Tagen verlängert werden. Bei Betriebsstockungen im Zugverkehr, bei der Schiffahrt oder im Kraftwagenverkehr wird auch den Inhabern von Zeitkarten oder Fahrscheinheften die Fahrt auf anderen Linien gestattet. Beim Masseneinkauf von Gutscheinen für Fahrkarten soll eine Tarifermäßigung gewährt werden. Neun größere Bahnhöfe sind in diejenigen Klassen eingereiht worden, für die eine erhöhte Gebühr für Bahnsteigkarten zu zahlen ist. Für Mißbrauch von Bahnsteigkarten wird Strafe angedroht. Die Angabe der Entfernung auf der Fahrkarte wurde abgeschafft und eigentliche Kinderkarten zur Vereinfachung nicht mehr ausgegeben; der Zugschaffner führt jetzt normale Fahrkarten mit sich. Die Blankokartenformulare wurden vervollkommnet. Zeitkarten gelten auch für den Kraftwagenverkehr, wofür bisher besondere Karten vorgehalten wurden. Auch die Muster der Karten für Gruppenreisen und die für Nachlösekarten wurden geändert. Die Fahrkarten für Schnellzüge sowie die Karten zur Schlafwagenbenutzung tragen jetzt auch die Abfahrtszeit.

Kassinossuke Okada.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Strafrecht (Transportgefährdung).

Erkenntnis des 5. Strafsenats des Reichsgerichts vom 25. Januar 1937 gegen die Landhelfer S. und Z. wegen vorsätzlicher Eisenbahntransportgefährdung auf die Revisionen der Angeklagten.

Der § 315 StGB neuer Fassung schränkt den Tatbestand der Eisenbahntransportgefährdung gegenüber dem § 315 StGB alter Fassung insofern ein, als er das Merkmal der Herbeiführung einer Gemeingefahr enthält.

Gründe:

Das Landgericht hat die Beschwerdeführer durch Urteil vom 17. April 1936 wegen einer am 9. Juni 1935 begangenen gemeinschaftlichen vorsätzlichen Eisenbahntransportgefährdung nach § 315 StGB. alter Fassung verurteilt. Das war rechtsirrig. Der § 315 StGB. a F ist durch das Gesetz zur Änderung des Strafgesetzbuches vom 28. Juni 1935 — RGBl. I S. 839 — in Kraft seit 1. September 1935, abgeändert worden. Für strafbare Handlungen, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juni 1935 begangen worden sind, ist der § 2 Abs. 2 StGB. in seiner alten Fassung anzuwenden (RGSt. Bd. 70, S. 285, RGU. vom 10. Januar 1936 — 1 D 1013/35). Die Strafkammer war daher verpflichtet, im Gegensatz zu § 2a StGB. neuer Fassung, die nur eine Kannvorschrift enthält, wegen der Verschiedenheit der Gesetze von der Zeit der begangenen Handlung bis zu deren Aburteilung das mildeste Gesetz anzuwenden. Das ist im vorliegenden Falle der § 315 StGB. neuer Fassung. Bei der Frage, welches Gesetz das mildeste ist, ist nicht allein von der gesetzlichen Strafandrohung auszugehen; vielmehr kommt es darauf an, welches Gesetz in bezug auf den bestimmten vorliegenden Fall die mildeste Beurteilung zuläßt (RGSt. Bd. 61, S. 135, Bd. 64, S. 362). Der § 315 StGB. neuer Fassung schränkt nun aber den Tatbestand der Eisenbahntransportgefährdung gegenüber dem § 315 StGB. alter Fassung insofern ein, als er das Merkmal der Herbeiführung einer Gemeingefahr enthält.

Zur Strafbarkeit aus der neuen Bestimmung gehört auch, daß dieses Merkmal vom Vorsatz des Täters umfaßt ist (vgl. die amtliche Begründung zur Strafrechtsnovelle). Das heißt zwar nicht, daß der Vorsatz sich auf die Verwirklichung der Gefahr für Leib oder Leben eines Menschen oder für bedeutende Sachwerte erstrecken müsse, vielmehr genügt das Bewußtsein, daß eine Gefahr dieser Art herbeigeführt werde. Bedingter Vorsatz reicht aus, d. h. Rechnen mit dieser erhöhten Gefahr nebst Billigung ihres Eintritts.

Das Landgericht hat — von seinem Standpunkt aus — nur eine Transportgefährdung ausdrücklich festgestellt. Aus dem Gutachten des Sachverständigen, dem es sich ersichtlich angeschlossen hat, ergibt sich aber, daß die Angeklagten durch die Sperrung des Hauptgleises eine Gemeingefahr herbeigeführt haben. Zur inneren Tatseite führt das Urteil aus, wer eine Gleissperre auf die Schienen lege, sei sich darüber klar, daß er damit einen Zug zum Entgleisen bringen könne. Mag nun auch mit dieser Vorstellung sich nicht die weitere verbinden, daß dann auch Gesundheit und Leben von Menschen gefährdet werden, so kann doch das Revisionsgericht diese fehlende Feststellung nicht als eine zwingende Schlußfolgerung ergänzen. Es handelte sich um eine Kleinbahn, deren Züge mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren pflegen, und die Angeklagten haben die Tat auf dem Heimweg von einer Zecherei begangen. Das Urteil hebt selbst hervor, die Tat trage den Charakter einer Jugendtorheit. Es ist so sehr wohl denkbar, daß die Angeklagten zwar an die nahe Möglichkeit einer Entgleisung, aber nicht an die der Herbeiführung einer Gefahr im Sinne des § 315 Abs. 3 StGB. gedacht haben oder daß sie, wenn ihnen eine solche auch in den Sinn kam, in ihrem Leichtsinn annahmen, daß eine derartige Gefahr doch nicht eintreten werde (bewußte Fahrlässigkeit).

Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache zu neuer Verhandlung in die Vorinstanz zurückzuverweisen.

Sollte in der neuen Verhandlung der Tatbestand des § 315 StGB. neuer Fassung nicht feststellbar sein, so wird das Landgericht den Sachverhalt unter dem Gesichtspunkt des § 316 StGB. zu untersuchen haben. Hierbei wird wiederum unter Anwendung des § 2 Abs. 2 StGB. und der dazu gegebenen Rechtsgrundsätze (vgl. oben) zu prüfen sein, welches Gesetz, d. h. also welche Fassung des § 316 StGB. im vorliegenden Falle die den Tätern günstigere Beurteilung zuläßt.

Die Aufhebung erfolgt zugunsten der Beschwerdeführer wegen Gesetzesverletzung bei Anwendung des Strafgesetzes. Das Urteil erstreckt sich insoweit auch auf den Angeklagten S., der nicht Revision eingelegt hat. Gemäß § 357 StPO. mußte daher das Urteil auch zu seinen Gunsten aufgehoben werden.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 21. Dezember 1937. Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1393.)

Vom 30. Januar 1938. Verordnung des Führers und Reichskanzlers über die Stiftung des Treudienst-Ehrenzeichens.

(Reichsgesetzblatt I, S. 48.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 6. Februar 1938. Bekanntmachung der neuen Fassung des Einkommensteuergesetzes.

(Reichsgesetzblatt I, S. 121.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 30. Dezember 1937. Zweiter Änderungserlaß über die Flaggenführung an Dienstkraftwagen (Personenwagen) der staatlichen Verwaltungen.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1426.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 24. Dezember 1937. Sechste Verordnung zur Durchführung der Vorschriften über die Prüfungspflicht der Wirtschaftsbetriebe der öffentlichen Hand.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1415.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 10. Dezember 1937. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 700.)

Vom 10. Dezember 1937. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.

(Reichsgesetzblatt II, S. 700.)

Vom 10. Dezember 1937. Genehmigungsurkunde für den Güterfernverkehr.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 33, S. 153.)

Vom 13. Dezember 1937. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

(Reichsgesetzblatt II, S. 697.)

Vom 17. Dezember 1937. Dienstanweisung zur Durchführung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 1, S. 1.)

Vom 20. Dezember 1937. Anordnung über die Ernennung der dem Reichsverkehrsministerium unterstehenden unmittelbaren Reichsbeamten und die Beendigung ihres Beamtenverhältnisses.

(Reichsgesetzblatt I, S. 1391.)

Vom 20. Dezember 1937. Reichskraftwagentarif; Tarifentfernung.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 35, S. 159.)

Vom 21. Dezember 1937. Reichskraftwagentarif; Tarifentfernung.

(Reichsverkehrsblatt Nr. 35, S. 159.)

Vom 28. Dezember 1937. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr [Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)].

(Reichsgesetzblatt I, S. 1422.)

Vom 4. Januar 1938. Verordnung zur Änderung der Gebührenordnung für den Kraftfahrzeugverkehr.

(Reichsgesetzblatt I, S. 8.)

Vom 13. Januar 1938. Reichskraftwagentarif; Tarifentfernung.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 3, S. 23.)

Vom 20. Januar 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 28.)

Vom 20. Januar 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 29.)

Vom 25. Januar 1938. Befreiung von Sonderfahrzeugen von der Verpflichtung zur Führung amtlicher Kennzeichen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 4, S. 25.)

Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Vom 18. November 1937. Vorläufige Richtlinien für die Anlage von Überfahrten in Schienenhöhe für Elektrokarren 53

Vom 1. Dezember 1937. Betriebsabwicklung während des Weihnachtsverkehrs; hier Einschränkung der Langsamfahrstellen 1093

Vom 3. Dezember 1937. Wohnungsfürsorge; Unterhaltung von Reichsbahnwohnungen 1093

Vom 16. Dezember 1937. Befreiung der Versorgungsanwärter von der Angestellten- und Invalidenversicherungspflicht 1129

Vom 17. Dezember 1937. Neuordnung des Vermessungsdienstes der Reichsbahn; hier Einrichtung von Vermessungsämtern 1130

Vom 21. Dezember 1937. Änderung der Grenzen der Bezirke der Reichsbahndirektionen Breslau und Oppeln . 1157

Vom 23. Dezember 1937. Übernahme von Privatbahnen in das Reichsbahnnetz 1158

Vom 24. Dezember 1937. Organisation des Versuchswesens 1157

Vom 5. Januar 1938. Reichsbahnbaudirektion München . 53/1938

Vom 6. Januar 1938. Statistik der Nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen 1936 77

Vom 13. Januar 1938. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 77

Vom 22. Januar 1938. Freiwillige Schulung der Arbeiter durch die Deutsche Arbeitsfront 97

Vom 1. Februar 1938. Erholungsurlaub der Versorgungsanwärter während der Probedienstleistung 137

Vom 4. Februar 1938. Abkürzungen im Schriftverkehr . 137

Frankreich.

Gleichordnung im Beförderungswesen und Schaffung eines Oberen Rates des Beförderungswesens[1].

Bericht an den Präsidenten der französischen Republik.

Paris, den 31. August 1937.

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Notwendigkeit einer einheitlichen Politik im Beförderungswesen braucht heute nicht mehr bewiesen zu werden. Von der Verwirklichung der Gleichordnung hängt zum großen Teile der Erfolg der Reorganisation der Eisenbahn ab, die wir Ihnen vorschlagen.

Da die angenommenen Maßnahmen jedoch nicht den vollen erwarteten Erfolg gezeigt haben, erschien es uns notwendig, Ergänzungen vorzunehmen.

Was die Beförderung auf Schienenwegen und sonstigen Strecken anbetrifft, welche Gegenstand des Titels I der Verordnung bilden, die wir die Ehre haben, Ihnen zu unterbreiten, so scheinen die vom Zentralausschuß für Gleichordnung gemachten Vorschläge in ihrer Gesamtheit Beachtung zu verdienen.

Die Gleichordnung im Beförderungswesen für Reisende scheint jedoch nur unter drei Bedingungen verwirklicht werden zu können·

1. Die Departements müssen als Machtfaktoren, die die Bewilligung für die öffentlichen subventionierten Dienststellen des Beförderungswesens geben, unmittelbar an der Gleichordnung im örtlichen Rahmen beteiligt werden.

2. Die Hilfsquellen, die zugunsten der Departements durch die Notverordnung vom 8. Juli 1937 und die öffentliche Verwaltungsanordnung vom 16. Juli 1937 geschaffen worden sind, müssen für die Reorganisation der Dienststellen des Beförderungswesens der Departements und für den Umbau der Strecken verwendet werden, die doppelt vorhanden sind.

3. Es muß eine Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen zur Organisation der Automobilstrecken stattfinden, die zum Ersatz für die Eisenbahnen bestimmt sind.

Dies macht eine Zusammenarbeit mit den Generalräten erforderlich. Diese werden von jetzt ab die Gleichordnungspläne der Departements in bezug auf die Beförderung der Reisenden in Zusammenarbeit mit den technischen Ausschüssen aufstellen.

Die Gleichordnung im Warenbeförderungswesen macht ihrerseits die Aufstellung von Formeln notwendig, die die Entfernungen berücksichtigen.

Große Freiheit wird den kleinen Beförderungsunternehmern und den Unternehmen gelassen, die ihre Tätigkeit in Zonen von geringer Ausdehnung ausüben und die infolgedessen wahrscheinlich mit der Eisenbahn nicht in Wettbewerb treten. Insbesondere werden die Beförderungen durch Lastwagen auf dem Lande freigelassen.

Da die Materialzuteilung durch die gegenwärtig geltende Gesetzgebung sichergestellt ist, erscheint für Beförderungen auf große Entfernung als wirksamste Maßnahme, den Tarifkampf, der gegenwärtig unter den verschiedenen Beförderungsarten stattfindet, zu verhindern, da dieser Kampf für die Eisenbahnen zu beträchtlichen Einnahmeverlusten führt.

[1] Fortsetzung der Verordnung über die Reorganisation des französischen Eisenbahnwesens (aus Journal Officiel de la République Française vom 1. September 1937, Seite 10065 ff.). Vgl. auch A. f. E. 1938, Heft 1, S. 197 ff.

Dieser Wettbewerb kann beschränkt werden, wenn die Beförderungsunternehmen zu Vereinigungen zusammengeschlossen werden, welche genehmigte Tarife anwenden und die der Aufsicht des Staates und der Gleichordnungsausschüsse unterstehen.

Was die Beförderungen auf Schienenwegen und auf dem Wasserwege anbetrifft, die Gegenstand des Titels II dieser Verordnung sind, so hat die Erfahrung gezeigt, daß die früher in bezug auf die Gleichordnung der Beförderungen auf Schienenwegen und auf dem Wasserwege getroffenen Maßnahmen zwecks Regelung der Fracht in der Binnenschiffahrt die Gesamtheit des Schiffahrtspersonals nicht befriedigt hat und daß insbesondere die Eigentümer von Schiffen, die selbst die Schiffe führen, nachdem sie sich im Frachtbüro haben eintragen lassen, zu lange auf eine Ladung warten und infolgedessen nicht unter günstigen Umständen arbeiten können. Das gegenwärtige System zeitigt außerdem eine Unausgeglichenheit der Preise für Beförderungen zu Wasser, je nachdem die Fracht im Frachtbüro ausgehandelt oder Gegenstand eines Vertrages nach dem Tonnengehalt bildet.

Um dieser Lage abzuhelfen, haben wir einen Text vorbereitet, dessen Anwendung für eine gerechte Verteilung der Arbeit unter den Benutzern des Wasserweges und für eine Regulierung der Frachtkosten sorgen wird; auf diese Weise wird es möglich, das Studium der Probleme der Gleichstellung von Schiene und Wasserweg zu erleichtern.

Um die harmonische Entwickelung dieser Maßnahmen zu erleichtern, schien es schließlich richtig, in dem Augenblick, in dem die Regierung die Reform unseres Eisenbahnbeförderungswesens verwirklichte, das Studium der Fragen des Beförderungswesens in seiner Gesamtheit aufzunehmen.

Die Schaffung des durch Titel III vorgeschlagenen Oberen Rates für Beförderungswesen beweist den Wunsch, durch Einheitlichkeit in der Auffassung und durch einheitliche Politik im Beförderungswesen unsere finanziellen Lasten zu erleichtern.

Der Obere Rat für das Beförderungswesen verwirklicht das Vorhandensein eines ständigen Organs neben der Regierung, das sie mit Ratschlägen und Gutachten unterstützen kann und das fest an die Verwaltung gebunden ist. Dieses Organ, das an der Seite des Ministers der öffentlichen Arbeiten steht und an die Stelle der gegenwärtigen Organe für die Gleichstellung gesetzt wird, hat die Aufgabe, die Tätigkeiten der schon bestehenden Räte und zahlreichen Gleichordnungsausschüsse zu vereinigen, die zu begrenzten Tätigkeitsgebiete dieser einzelnen Stellen durch einen Willen zur Anpassung und zum Fortschritt zu ersetzen und durch Erhebung über die verschiedenen technischen Methoden dem Begriffe des Beförderungswesens den Charakter zu verleihen, den es niemals hätte verlieren sollen, nämlich sparsamer Diener der allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Landes zu sein.

Verordnung.

Auf den Bericht des Ministerpräsidenten, des Ministers für öffentliche Arbeiten, des Finanzministers, des Innenministers, des Justizministers, des Kriegsministers, des Luftfahrtministers, des Arbeitsministers, des Postministers und des Handelsministers verordnet der Präsident der französischen Republik nach Anhörung des Ministerrates wie folgt:

Titel I.

Gleichstellung der Beförderungen auf Schienenwegen und sonstigen Strecken.

Art. 1.

Die Bestimmungen über die Gleichstellung der Beförderung auf Schienenwegen und sonstigen Strecken gemäß Notverordnungen vom 19. April 1934, 10. Juli 1935 und 30. Oktober 1935 werden wie folgt abgeändert:

Kapitel 1.

Sonderbestimmungen über die öffentliche Beförderung von Reisenden.

Art. 2.

Die technischen Ausschüsse der Departements für Transportwesen werden zweckmäßige Organisationsvorschläge über die öffentliche Beförderung von Reisenden auf dem Schienenweg und sonstigen Strecken machen, um unnütze Doppelarbeiten zu vermeiden, die für die allgemeine Wirtschaft des Landes lästig sind. Sie werden insbesondere zu diesem Zweck unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wegebenutzer Vorschläge unterbreiten, um, und zwar grundsätzlich durch Austausch, die Aufhebung der Dienststellen zu verwirklichen, deren Aufhebung als notwendig anerkannt werden sollte.

Art. 3.

Die Vorschläge des technischen Ausschusses des Departements werden dem Generalrat des Departements übermittelt, der nach ihrer Prüfung die ihm nützlich erscheinenden Änderungen vornehmen und die notwendigen Verhandlungen mit den Beförderungsunternehmern auf Straßen zwecks Aufstellung eines Organisationsplanes für das Beförderungswesen führen wird, den er dem Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreiten wird. Der Generalrat kann gegebenenfalls im Rahmen des von dem Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Planes, wie dies im Artikel 5 vorgesehen ist, die Dienststellen für das Straßenwesen, die er bestimmen wird, dem Departement unmittelbar unterstellen und sie durch dieses beaufsichtigen lassen, indem er mit den beteiligten Beförderungsunternehmern die notwendigen Abkommen trifft und sie Submissionsbedingungen unterwirft.

Art. 4.

In dem Fall, wo der Generalrat den Organisationsplan für das Beförderungswesen noch nicht am 1. Juli 1938 vorgelegt haben sollte, wird der Minister der öffentlichen Arbeiten die anzunehmenden Bestimmungen nach Einholung eines Gutachtens des Oberen Rates für Beförderungswesen festlegen, der durch Titel III dieser Verordnung eingerichtet ist.

Art. 5.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ordnet durch Erlaß die Ausführung der Pläne an, die er genehmigt hat, oder der Bestimmungen, die er ganz oder zum Teil an ihre Stelle setzt. Zu diesem Zwecke werden die Dienststellen für den öffentlichen Reiseverkehr auf Straßen, die durch Beförderungsplan vorgesehen sind, gemäß einer Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und gemäß Submissionsbedingungen betrieben, deren Grundform durch

Verordnung bestimmt wird und in welcher insbesondere die Regeln festgelegt werden, die auf die Fahrpläne, Wegstrecken, Tarife, die Verpflichtung zur Wahrnehmung des Dienstes, Annahme von Postbeförderungen, Versicherungen anwendbar sind. Diese Erlasse bestimmen außerdem die Dauer der Gültigkeit der Bewilligungen und erwähnen die Abkommen, die zwischen Unternehmern von Beförderungen auf Schienenwegen und Beförderungsunternehmern für sonstige Strecken oder unter Beförderungsunternehmern für sonstige Strecken zu schließen sind.

Art. 6.

Vom 1. Januar 1938 ab müssen die Unternehmer, die einen öffentlichen Reiseverkehr auf einer bestimmten Strecke mittels Kraftdroschken oder ähnlichen Wagen betreiben, einer Berufungsorganisation angehören, die allein die im obigen Artikel 5 vorgesehene ministerielle Ermächtigung zum Betrieb aller oder eines Teiles der Dienststellen erhält, die vor dem 19. April 1934 einzeln von ihren Mitgliedern betrieben wurden.

Art. 7.

Wenn die Ergebnisse eines Betriebes, der mindestens ein Jahr gedauert hat, zeigen, daß eine Beförderung von Reisenden auf Landstraßen, die aus Sparsamkeit an die Stelle einer Beförderung auf Schienenwegen in Übereinstimmung mit dem Departement oder mangels dieser mit einem freien Beförderungsunternehmer getreten ist, ihre Kosten nicht decken kann und alle Einrichtungen in technischer und kaufmännischer Hinsicht einmal getroffen worden sind, kann die Eisenbahn von dem Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt werden, diesen Landstreckenbetrieb zu subventionieren, wobei sie auch gegebenenfalls den ganzen oder einen Teil des Fehlbetrages dieses ersten Jahres unter Voraussetzungen decken kann, die durch Erlaß festgelegt werden; sie kann auch den Beförderungsunternehmer für den Landstreckenbetrieb als Unternehmer für den Zugdienst benutzen, um den Betrieb sicherzustellen.

Art. 8.

Die Unternehmer von Sonderbetrieben ausschließlich derjenigen, die über zwei Fahrzeuge für die Beförderung von je zehn Personen höchstens verfügen, müssen angeben, welche Beförderungen sie ausführen, desgleichen die von ihnen erhobenen Preise, wobei der Teil dieser Preise, der auf die Beförderung entfällt, derart sein muß, daß die Preise für den Sonderbetrieb mindestens den Preisen für den regelrechten Betrieb auf Landstraßen oder Schienenwegen gleichkommen, den beide auf dem ganzen oder einen Teil der Strecke ausführen.

Diese Erklärung geschieht durch die Versendung eines Zettels an den technischen Ausschuß des Departements des Wohnortes innerhalb von acht Tagen nach Ausführung des Betriebes; dieser Zettel wird aus einem Register mit Arbeitszetteln genommen, dessen Blätter von dem technischen Ausschuß des Departements beglaubigt sind; der Zettel muß das Datum, die ausgeführte Reise und die erhobenen Preise enthalten. Er wird vor der Abfahrt ausgestellt und muß das die Reise ausführende Fahrzeug begleiten, so daß er auf der Fahrt dem Aufsichtsbeamten vorgezeigt werden kann.

In Abänderung der Vorschriften der Notverordnung vom 8. Juli 1937 haben die Unternehmer der Sonderbetriebe in bezug auf die Zahlung der durch

diese Notverordnung festgesetzten Steuern das Recht, von der Einrichtung des Tageserlaubnisscheins Gebrauch zu machen, für die die Zahlung einer Steuer von zwei Franken pro Tag und pro voraussichtlich besetzten Platz kosten; diese Steuer wird um die Hälfte vermindert, wenn die Gültigkeit des Erlaubnisscheins auf das Departement der Ausgabe und auf die angrenzenden Departements beschränkt wird.

Art. 9.

Wenn einmal der Beförderungsplan für das Departement in Kraft gesetzt ist, wodurch die unnötige Konkurrenz für die beibehaltenen Dienststellen, die zugelassen oder subventioniert sind, beseitigt wird, können die beteiligten Gemeinschaften die Revision oder die Aufhebung der Verträge anstreben, die sie an die Kraftfahrunternehmungen binden, die die Dienste ausüben, und der Abkommen, die sie zur Ausführung dieser Dienste an andere Gemeinschaften wegen des neuen Schutzes bindet, der diesen Unternehmungen gewährt wird.

Wenn die Parteien über die Revision der Vertragsbedingungen nicht einig werden, hat die beteiligte Gemeinschaft einen Antrag auf Aufhebung des Vertrages an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu richten, der ihn der Prüfung der im Artikel 6 der Notverordnung vom 23. Oktober 1935 über das öffentliche Beförderungswesen örtlichen Interesses eingerichteten Kommission unterbreitet. Die Kommission gibt, nachdem sie die Parteien gehört hat, ihr Gutachten über die weitere Behandlung des Antrages auf Auflösung ab.

Die Auflösung wird durch Beschluß des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung des Ministers des Innern ausgesprochen.

Wenn die Parteien sich über die Bedingungen der Auflösung unmöglich einig werden können, werden diese innerhalb von drei Monaten nach Feststellung, daß eine Einigung nicht zu erzielen ist, endgültig durch Beschluß des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Ministers des Innern und der Finanzen nach Anhörung der obenerwähnten Kommission festgesetzt.

Das im vorhergehenden Absatz vorgesehene Verfahren wird auf Antrag der beteiligten Gemeinschaft eröffnet, welcher frühestens einen Monat nach der Bekanntgabe des Erlasses gestellt wird, der die Auflösung ausspricht. Der Antrag, dem ein Vorschlag über die Regelung der Auflösungsbedingungen beizufügen ist, wird direkt an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, der sofort die Kommission damit befaßt.

Kapitel II.

Sonderbestimmungen für den öffentlichen Warentransport.

Art. 10.

Der öffentliche Warentransport auf Landstraßen wird auf Grund der Merkmale und Begrenzungen, die später durch Verordnung festgelegt werden, in drei Kategorien eingeteilt, nämlich:

a) Beförderungen mit Lastwagen in der Stadt und auf dem Lande,
b) Beförderungen auf geringer Entfernung,
c) Beförderungen auf große Entfernung.

Die Grenzen der Zonen für Lastwagentransport auf kleine und große Entfernung werden um jeden Mittelpunkt herum fstgelegt, wobei in jeder Richtung die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, der Umfang des Verkehrs und die Bedeutung der berührten Ortschaften Berücksichtigung findet.

Die technischen Ausschüsse der Departements verteilen unter der Aufsicht des Obersten Rates für Transportwesen die Unternehmen und ihr Material unter diese Kategorien.

Art. 11.

Für die Beförderungen mit Lastwagen zu Lande genügt die Abgabe einer einfachen Erklärung. Diese Beförderungen sind von den durch die Notverordnung vom 8. Juli 1937 vorgesehenen Steuern befreit.

Die Beförderungen mit Lastwagen in der Stadt werden durch Verordnung geregelt.

Art. 12.

Die Warenbeförderung auf kleine Entfernung unterliegt der Kontingentierung. Die zugelassenen Unternehmungen behalten für Beförderungen auf kleine Entfernung das Recht, ihre Strecken, ihre Tarife und ihre Waren zu wählen, jedoch unter der Bedingung, daß sie zu den in der Zone bestehenden Eisenbahnen keine neue Konkurrenz bilden und unter dem Vorbehalt, daß für die Massenbeförderungen zwischen den einzelnen Punkten der Eisenbahn der Vorzug gegeben wird.

Diese Beförderungen unterliegen der Besteuerung, die durch die Artikel 80 bis 85 der Notverordnung vom 8. Juli 1937 eingeführt ist. Diese Steuern können durch Verordnung abgeändert oder aufgehoben werden, welche von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister nach Begutachtung durch den Oberen Rat für Beförderungswesen gegengezeichnet wird.

Art. 13.

Die Warenbeförderung auf Landstraßen, die über die Zone der kleinen Entfernungen hinausgehen, werden als Beförderungen auf große Entfernung angesehen. Unbeschadet der Kontingentierung der Fahrzeuge unterliegen diese Beförderungen Steuern, die durch Verordnungen festgelegt werden, welche von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister nach Anhörung des Oberen Rates für Beförderungswesen gegengezeichnet werden; diese Steuern treten an die Stelle derjenigen, die durch die Artikel 80 bis 85 der Notverordnung vom 8. Juli 1937 bestimmt worden sind, und zwar von ihrer Anwendung ab, deren Zeitpunkt durch Verordnung festgelegt wird.

Art. 14.

Jedoch genießen die Unternehmungen eine im vorhergehenden Artikel erwähnte Steuerermäßigung, die sich in Berufsorganisationen zusammengeschlossen haben, welche vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt sind und die die Anwendung der Zwangstarife durch ihre Mitglieder überwachen, welche Gegenstand eines Abkommens mit der nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen gewesen sind und von dem Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt wurden.

Die Bedingungen, unter denen der im vorhergehenden Absatz erwähnte Zusammenschluß gebildet wird, und die Steuerermäßigungssätze werden durch Verordnung festgesetzt, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister gegengezeichnet werden.

Art. 15.

Eine Ermäßigung auf die durch den obigen Artikel 13 eingeführten Steuern kann zugunsten von Fahrzeugen festgesetzt werden, die zu besonderem

Gebrauch dienen und die nicht einer der im Artikel 14 erwähnten Vereinigungen gehören, wenn diese Fahrzeuge niemals, auch nicht als Ergänzungsfracht oder als Rückfracht, Waren befördern, die nicht zu der Sonderklasse gehören, für die sie zugelassen sind.

Das gleiche gilt auch zugunsten von Fahrzeugen, die durch Mietunternehmen an andere Personen als öffentliche Beförderungsunternehmer vermietet worden sind, wenn normalerweise die von diesen Fahrzeugen ausgeführten Beförderungen nur in einer Richtung geschehen.

Die Bestimmung der Kategorien der besonderen Fahrzeuge, auf die die obigen Bestimmungen Anwendung finden, und die auf die Steuer anzuwendenden Ermäßigungssätze werden durch Verordnung festgesetzt, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister gegengezeichnet ist.

Art. 16.

Die Beförderung von Waren auf Landstraßen, die anders als durch Lastwagentransport auf dem Lande geschehen, müssen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt werden.

Diese Genehmigungen setzen die Bedingungen fest, denen die Beförderungen auf Landstraßen in den Zonen und in den für diese Beförderungen vorgesehenen Verbindungen genügen müssen. Sie geben die Dauer ihrer Gültigkeit an und erwähnen gegebenenfalls die notwendigen Abkommen zwischen Unternehmern für Beförderungen auf Schienenwegen und Unternehmern für Beförderungen auf Landstraßen.

Art. 17.

Nachdem die im Artikel 14 erwähnten Zusammenschlüsse gebildet und die genehmigten Tarife für Landstraßen in Kraft gesetzt sind, suchen die technischen Ausschüsse der Departements und der Obere Rat des Beförderungswesens die Grundlagen zu einer zweckmäßigen Organisation für den öffentlichen Warenverkehr, indem sie unnütze Doppelstrecken vermeiden, die für die allgemeine Wirtschaft des Landes lästig sind.

An die Stelle des sich durch diese Doppelstrecken ergebenden Wettbewerbes setzen sie eine Zusammenarbeit zwischen Beförderungsunternehmern für Landstraßen und Schienenwege, die hauptsächlich, unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen der Wegebenutzer, auf einer Bevorzugung der Eisenbahn für die Beförderungen auf weite Strecken beruht.

Der Obere Rat für Beförderungswesen wird vorschlagen, die Beförderung auf der Landstraße auf große Strecken durch Beförderung auf der Eisenbahn zu ersetzen, wenn er diese Doppelstrecken nicht für unvermeidlich hält.

Die Beförderungsunternehmer für Straßenverkehr auf große Entfernung, die die Vorschläge des Oberen Rates für Beförderungswesen betreffend die Ersetzung unter Anwendung der vorhergehenden Grundsätze nicht annehmen, verlieren das Recht, ihr Material zu erneuern, und ihr Unternehmen wird in einer durch Verordnung festzusetzenden Frist vollständig eingestellt.

Die Eisenbahnen können unter Bedingungen ermächtigt werden, die durch Verordnung festgelegt werden, welche durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Finanzminister gegengezeichnet wird, von den Einnahmen, die aus Beförderungen auf dem Schienenrückweg herrühren, Beträge zu entnehmen, die die Schaffung und das Tätigwerden der obenerwähnten Ersatzbetriebe erleichtern.

Art. 18.

Eine Verordnung wird die Bedingungen festlegen, unter denen eine andere Person als der Eigentümer eines Lastwagens diesen ganz oder zum Teil für eine oder mehrere Reisen vermieten kann.

Art. 19.

Ein Viertel der Beträge, die aus der öffentlichen Warenbeförderung in Ausführung der Notverordnung vom 10. Juli 1935 und den vorhergehenden Bestimmungen stammen, wird unter den Departements durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten verteilt.

Kapitel III.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 20.

Für den Fall, daß die Maßnahmen zur Gleichordnung der Beförderungsarten dazu führen würden, einen Beförderungsdienst auf der Landstrecke aufzuheben, der mit anderen nützlicheren Beförderungsdiensten in lästige Konkurrenz tritt, ohne daß die Möglichkeit besteht, diesen Beförderungsdienst auf eine andere Strecke zu übertragen, können ausnahmsweise die nachstehenden Bestimmungen zur Erleichterung der Gleichordnung angewendet werden:

Das Material des beteiligten Unternehmens kann für einen Betrag übernommen werden, der höchstens dem nichtamortisierten Teil seines Erwerbspreises gleichkommt, wobei den allgemeinen Nachprüfungen Rechnung zu tragen ist. Die Einrichtungen, die für den Betrieb als notwendig erkannt werden und deren Eigentümer nachweist, daß er sie nicht mehr braucht, können gleichfalls unter denselben Bedingungen übernommen werden.

Die Zahlung der Entschädigung für die Übernahme geht zu Lasten des Unternehmens oder der Unternehmen, die von der Aufhebung dieser Dienststelle den Vorteil haben, vorbehaltlich eines freiwilligen Beitrages der beteiligten Departements. Der Beitrag der Entschädigung und gegebenenfalls seine Verteilung unter die Unternehmen, die sie bezahlen, werden, falls keine Einigung erzielt wird, durch drei Sachverständige festgestellt, die mit Stimmenmehrheit durch den Oberen Rat für Beförderungswesen bezeichnet werden. Der Minister kann, wenn er es für zweckmäßig hält, von dem Sachverständigenkollegium eine zweite Beratung verlangen, aber der so erlangte Beschluß ist endgültig.

Gegebenenfalls werden die den beteiligten Unternehmen zu erteilenden Ermächtigungen von der Ausführung der Beschlüsse der Sachverständigen abhängig gemacht.

In dem Falle, wo das an der Übernahme des Materials und der Einrichtungen eines aufzuhebenden Beförderungdienstes interessierte Unternehmen eine Eisenbahnstrecke allgemeinen Interesses oder ein Unternehmen ist, das vom Staat subventioniert wird, kann der Minister der öffentlichen Arbeiten dieses zur Übernahme ermächtigen. Ebenso können gegebenenfalls die Departements oder die Gemeinden die gleiche Ermächtigung den Unternehmen geben, die von ihnen zugelassen oder subventioniert sind.

Art. 21.

Die Departements können zwecks Erleichterung des Gelingens der Gleichordnung zur Einrichtung von subventionierten Automobildienststellen oder zu Auflösungsmaßnahmen oder Übernahmemaßnahmen, die in den obigen Artikeln 9 bzw. 20 vorgesehen sind, die ganzen oder einen Teil der Beträge verwenden, die ihnen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Ausführung der Notverordnung vom 30. Oktober 1935 und 8. Juli 1937, wie in Ausführung dieser Verordnung, zugebilligt worden sind.

Art. 22.

Alle öffentlichen Unternehmen der Beförderung auf Schienenwegen oder auf Landstraßen müssen einen Beitrag zahlen, der dazu bestimmt ist, die Ausgaben der technischen Ausschüsse der Departements und des Sekretariats des Gleichordnungsausschusses für Beförderung auf Schienenwegen und Beförderung auf Straßen des Oberen Rates für Beförderungswesen zu decken. Der Betrag und die Beitreibungsarten und die Zuteilung dieser Beiträge wird durch Verordnung festgelegt, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister gegengezeichnet wird.

Art. 23.

Der Artikel 322 b (is) des Gesetzbuches über Registrierung wird durch eine neue Nummer 5 ergänzt, die wie folgt lautet:

5. Alle Urkunden, die ausschließlich die Gleichordnung der Beförderungen auf Schienenwegen oder auf Landstrecken zum Gegenstand haben, die durch die Notverordnung vom 31. August 1937 vorgesehen sind und die sich hierauf ausdrücklich beziehen.

Art. 24.

In Abänderung der Notverordnung vom 1. Juli 1937 bezüglich der Verhütung und der Unterdrückung ungesetzlicher Preiserhöhungen treten der Obere Rat für Beförderungswesen und die technischen Ausschüsse der Departements für Beförderungswesen in bezug auf die Erhöhung der Tarife für öffentliche Beförderung von Reisenden und Waren auf Landstraßen an die Stelle des Landesausschusses bzw. an die Stelle der Kommissionen der Departements zur Preisüberwachung.

Art. 25.

Von der Veröffentlichung dieser Verordnung an darf kein neuer öffentlicher Beförderungsdienst auf Landstraßen ohne Ermächtigung des Ministers für öffentliche Arbeiten geschaffen werden, die nach Anhörung des technischen Ausschusses des Departements für Beförderungswesen und des Oberen Rates für Beförderungswesen vorbehaltlich der im obigen Artikel 11 genannten Fälle gegeben wird.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann unter denselben Bedingungen die Ermächtigung zurückziehen, die in den vorhergehenden Kapiteln I und II und in diesem Artikel erwähnt ist, wenn die Vorschriften nicht beachtet werden, die durch diese Ermächtigung auferlegt sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch das Recht, die in den beiden vorhergehenden Absätzen erwähnten Vollmachten dem Präfekten zu übertragen, der nach Anhörung des technischen Ausschusses des Departements in den Grenzen entscheidet, die durch Verordnung festgelegt sind.

Art. 26.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung und der Verordnungen und Erlasse, die zur Ausführung getroffen sind, werden mit einer Geldstrafe von 16 bis 200 Franken für jede festgestellte Zuwiderhandlung bestraft. Außerdem werden die Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen des ersten Absatzes des obigen Artikels 25 im Rückfalle dadurch bestraft, daß während eines Zeitraums von drei Monaten bis zu einem Jahre für die Fahrzeuge des Zuwiderhandelnden, die Veranlassung zu einer protokollarischen Feststellung gegeben haben, der Empfangsschein über die Erklärung der Inverkehrssetzung zurückgenommen wird, der durch Artikel 28 der Verordnung vom 31. Dezember 1922 vorgesehen wird.

Artikel 27.

Die Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung und die Verordnungen, die in Ausführung der besagten Verordnung ergehen werden, desgleichen die Zuwiderhandlungen gegen die Notverordnungen vom 19. April 1934 und 10. Juli 1935 und die ergangenen öffentlichen Verwaltungsanordnungen, und diejenigen, die zur Ausführung der besagten Notverordnungen ergehen, werden von allen Beamten verfolgt, die das Recht haben, Protokolle in Frachtpolizeisachen aufzunehmen, insbesondere von der Gendarmerie.

Die Personen, die von dem Oberen Rat für Beförderungswesen und den technischen Ausschüssen der Departements unter Bedingungen bezeichnet werden, die durch Verordnung festgelegt sind, können gleichfalls bei Zuwiderhandlungen gegen die gegenwärtige Verordnung und die obenerwähnten Notverordnungen und Anordnungen Protokolle aufnehmen.

Art. 28.

Unabhängig von den Strafen, die im obigen Artikel 26 und in der Notverordnung vom 30. Oktober 1935 über Zuwiderhandlungen gegen die Gleichordnung im Beförderungswesen vorgesehen sind, können die Zuwiderhandlungen gegen die ergangenen oder noch ergehenden gesetzlichen Bestimmungen und Anordnungen in Angelegenheiten der Gleichordnung des Beförderungswesens auf Eisenbahnen und Landstraßen mit einer Höchststrafe von 200 Franken, die sofort zu zahlen ist, durch Beschluß bestraft werden, den der Präfekt auf Grund des Protokolls über die Zuwiderhandlung und auf den einstimmigen Vorschlag des technischen Ausschusses des Departements erläßt.

Eine Verordnung bestimmt die Anwendungsbedingungen des gegenwärtigen Artikels.

Art. 29.

Die technischen Ausschüsse der Departements für Transportwesen erhalten die Rechtsfähigkeit.

Art. 30.

Alle Ergänzungsmaßnahmen, die die Gleichordnung im Beförderungswesen durch Eisenbahn und auf Landstrecken sicherstellen sollen, werden durch Verordnungen getroffen.

Art. 31.

Mit der gegenwärtigen Verordnung werden die Artikel 2, 3, 4, 5 und 11 der Notverordnung vom 19. April 1934 aufgehoben.

Art. 32.

Innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten von der Veröffentlichung der gegenwärtigen Verordnung ab gerechnet, wird durch Verordnung, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und von dem Finanzminister gegengezeichnet ist, eine Zusammenfassung der verschiedenen Notverordnungen über die Gleichordnung des Beförderungswesens auf Eisenbahnstrecken und Landstrecken zu einem Gesetzbuche vorgenommen.

Titel II.

Gleichstellung der Beförderungen auf Schienenwegen und zu Wasser.

Art. 33.

Unbeschadet der Verpflichtungen, die sich aus der Notverordnung vom 15. Mai 1934 und den folgenden Texten ergeben, muß jeder Beförderungsunternehmer für Beförderungsunternehmer für Beförderung zu Wasser, der einen Vertrag nach dem Tonnengehalt unterzeichnet hat, einen Teil der in diesem Vertrag vorgesehenen Beförderungen durch Schiffahrtsunternehmer ausführen lassen.

Dieser Teil wird periodisch für jeden der Bezirke festgelegt, die durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Oktober 1934 bestimmt sind, ferner durch Erlaß des Ministers für öffentliche Arbeiten auf Vorschlag des Hauptingenieurs der Zentrale und nach Anhörung der Zentralkommission für Überwachung, die durch Artikel 6 der Verordnung vom 20. August 1936 eingerichtet ist.

Art. 34.

Die so den Schiffahrtsunternehmern vorbehaltenen Beförderungen bilden Gegenstand von Reiseabkommen, die zwischen dem Unterzeichner des Vertrages nach Tonnengehalt und dem Schiffahrtsunternehmer gemäß den Arbeitsarten der Frachtbüros getätigt werden, wie dies durch Gesetz vom 18. Juli 1936 und den folgenden Gesetzen festgelegt worden ist, und zu Frachtpreisen, die von den Bezirkskommissionen festgesetzt werden, die durch Artikel 3 desselben Gesetzes errichtet sind.

Art. 35.

Die gegenwärtige Verordnung ist nicht anwendbar auf Beförderungen, die von Ausländern vorgenommen werden, und die ihren Ursprung außerhalb Frankreichs haben.

Art. 36.

Die im Artikel 9 der Verordnung vom 30. Juni 1934 über die Frachtenregelung vorgesehenen Strafen sind im Falle der Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der gegenwärtigen Verordnung anwendbar.

Art. 37.

Durch Verordnungen, die durch den Minister für öffentliche Arbeiten und durch den Handelsminister gegengezeichnet werden, werden die Anwendungsbedingungen der Artikel 33 und 34 festgelegt.

Titel III.

Oberer Rat für Beförderungswesen.

Art. 38.

Bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten wird ein Oberer Rat für Beförderungswesen eingerichtet.

Art. 39.

Der Obere Rat für Beförderungswesen befaßt sich mit:

Programmen in bezug auf Schaffung oder Aufhebung öffentlicher Beförderungsunternehmen;

Programmen in bezug auf Verbindung oder den Anschluß zwischen den verschiedenen Beförderungsstrecken;

Programmen in bezug auf Arbeiten und Materialien in dem Maße, wo diese die Lage bezüglich der verschiedenen Beförderungsarten ändern können;

Allgemeinen Maßnahmen auf dem Gebiete der Polizei, der Sicherheit und der Versicherungen;

Tariffragen und insbesondere solchen, die die Lage bezüglich der verschiedenen Beförderungsarten interessieren können;

Fragen der Erträgnisse der verschiedenen Beförderungsarten und ihre Verwendung, insbesondere der öffentlichen Beförderungsmittel;

Der Gleichstellung verschiedener Beförderungsarten.

Der Obere Rat für Beförderungswesen gibt gleichfalls sein Gutachten über Fragen ab, mit denen die beteiligten Minister ihn befassen. Er kann insbesondere über Fragen um Auskunft ersucht werden, die sich auf Kollektivverträge, auf Arbeitsregeln und auf Vergütungen und Ruhegeldeinrichtungen der Gefolgschaft der Beförderungsunternehmen beziehen.

Art. 40.

Der Obere Rat für Beförderungswesen hat außerdem, und zwar, soweit dies oben noch nicht erwähnt worden ist, folgende Aufgaben und Befugnisse, die er ausübt; er tritt an folgende Stellen:

Des Oberen Eisenbahnrates, wie er gemäß Verordnung vom 14. November 1924 eingerichtet und durch verschiedene Verordnungen abgeändert worden ist, wobei die Artikel 11 bis 32 in Kraft bleiben.

Des Ausschusses für Gleichstellung der Beförderungen auf dem Schienenwege und auf der Landstraße, der durch die Notverordnung vom 19. April 1934 geschaffen worden war;

Des Zentralausschusses für Gleichstellung der Beförderungen auf dem Schienenwege und in der Luft, der durch Notverordnung vom 15. Mai 1934 vorgesehen worden war.

Ferner tritt er, ausgenommen für die im Artikel 45 bezeichneten Fragen, an folgende Stelle:

Des Oberen Ausschusses für Gleichstellung der Beförderungsarten, der durch Verordnung vom 9. Juli 1935 geschaffen worden war;

Des Ausschusses für Gleichstellung auf dem Schienenwege, zu Wasser und in der Luft, der durch Notverordnung vom 30. Oktober 1935 eingerichtet worden war.

Einige dieser Aufgaben und Befugnisse werden Dauerausschüssen übertragen, die zu diesem Zwecke beim Rat durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten evtl. des zuständigen Ministers, soweit es die beteiligte Beförderungsart angeht, geschaffen werden.

Es wird insbesondere eingerichtet:

Ein Eisenbahnausschuß für die Aufgaben und Befugnisse, die in der Notverordnung vom 31. August 1937 erwähnt sind, die das Abkommen vom gleichen Tage zwischen dem Staat und den großen Eisenbahnnetzen allgemeinen Interesses und den Verbänden der Ringbahnen genehmigt;

Ein Ausschuß für Gleichstellung der Beförderungen auf dem Schienenwege und Landstraßen und ein Ausschuß für Gleichstellung der Beförderung auf dem Schienenwege und zu Wasser für die Aufgaben und Befugnisse, die diesbezüglich in den Titeln I und II der gegenwärtigen Verordnung erwähnt sind.

Art. 41.

Der Obere Rat kann mit Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und in den durch eine öffentliche Verwaltungsanordnung festgelegten Grenzen die Prüfung, das Studium oder die Aufsicht gewisser Angelegenheiten oder Kategorien von Angelegenheiten einer allgemeinen Dauerkommission übertragen.

Die Beratungen dieser Kommission unterliegen einem Verfahren, das dem Verfahren des Rates selbst ähnlich ist; bei der nächsten Sitzung des Oberen Rates wird über diese Beratungen Bericht erstattet.

Art. 42.

Der Präsident des Oberen Rates für Beförderungswesen wird auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch eine Verordnung ernannt, die vom Ministerrat erlassen wird.

Die Präsidenten der Ausschüsse, die gemäß Artikel 40 geschaffen werden, werden durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten ernannt und aus den Mitgliedern des Rates genommen, ausgenommen von höchstens zwei Mitgliedern, die außerhalb des Rates gewählt werden können.

Der Obere Rat für Beförderungswesen umfaßt außer seinem Präsidenten und der Ausschußpräsidenten, die aus ihm herausgewählt werden, 81 Mitglieder, nämlich:

18 Mitglieder, die die Beförderungsunternehmen vertreten;

9 Mitglieder, die das Personal dieser Unternehmen vertreten;

27 Mitglieder, die die Wegebenutzer vertreten;

27 Mitglieder, die die öffentlichen Verwaltungen vertreten.

Jedes Mitglied, das nicht mehr die Ämter ausübt, deretwegen es ernannt worden ist, hört rechtswirksam auf, dem Oberen Rat anzugehören; es wird durch ein neues Mitglied ersetzt, das unter denselben Bedingungen ernannt wird wie dasjenige, an dessen Stelle es tritt.

Der Minister kann für das Studium von besonders bezeichneten Problemen jede sachverständige Persönlichkeit auffordern, beratend an den Arbeiten der Ausschüsse teilzunehmen.

Art. 43.

Die Generaldirektion der Eisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten wird durch eine Generaldirektion der Eisenbahnen und des Beförderungswesens ersetzt, der die gegenwärtigen Befugnisse der Generaldirektion der Eisenbahnen übertragen werden und die außerdem mit allen Gleichstellungsfragen, ausgenommen denen, die im zweiten Absatz des nachstehenden Artikels 45 erwähnt sind, beauftragt wird.

Der Generaldirektor der Eisenbahnen und des Beförderungswesens im Ministerium für öffentliche Arbeiten hat seinen Sitz im Oberen Rat als Regierungskommissar.

Jedes Jahr bezeichnet der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Vorschlag des Generaldirektors der Eisenbahnen und des Beförderungswesens die Beamten, durch die der Regierungskommissar sich beim Oberen Rat vertreten lassen kann.

Art. 44.

Die Gutachten des Rates werden mit der Mehrheit der Stimmen der gegenwärtigen oder vertretenen Mitglieder abgegeben. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Präsidenten.

Die Beratungen des Rates unterliegen der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und gegebenenfalls der anderen beteiligten Minister. Erst nach einer zweiten Beratung kann eine Entscheidung getroffen werden, die einem Gutachten des Oberen Rates oder seiner Dauerkommission entgegensteht.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten oder der beteiligte Minister ist ermächtigt, dem Oberen Rat die Entscheidung zu übertragen, welche ihm in Fällen zusteht, die auf seinen Vorschlag durch Verordnung des Ministerrates begrenzt bezeichnet werden. In diesem Falle sind die Beratungen des Rates wirksam vollstreckbar, wenn nicht innerhalb eines Monats vom zuständigen Minister betreffend die in Frage kommende Beförderungsart Einspruch eingelegt ist.

Wenn der Rat nicht innerhalb von Fristen entscheidet, die vom Minister für die Sachen, mit denen er von ihm befaßt worden ist, festgesetzt worden sind, entscheidet der zuständige Minister nach Inverzugsetzung.

Wenn ein Beförderungsunternehmen sich nicht nach einer Ministerialentscheidung richtet, die in den in diesem Artikel vorgesehenen Formen ergangen ist, setzt der zuständige Minister dieses Unternehmen in Verzug, worauf auf Kosten des Beförderungsunternehmers und unter den in der besagten Inverzugsetzung festgesetzten Bedingungen von Amts wegen zur Ausführung der vorgeschriebenen Maßnahmen geschritten werden kann.

Art. 45.

Bis zum Erlaß einer Verordnung des Ministerrates gehören die Fragen, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Prüfung dem Ausschuß für Gleichstellung im Beförderungswesen des Pariser Bezirks, der durch Notverordnung vom 30. Juli 1937 geschaffen ist, unterbreitet sind, nicht zur Zuständigkeit des Oberen Rates für Beförderungswesen. Jedoch wird die Verordnung, die im Artikel 5 der besagten Notverordnung vorgesehen ist, die Beziehungen festlegen, die schon jetzt zwischen dem Ausschuß und dem Oberen Rat für Beförderungswesen geschaffen werden müssen.

Nicht zur Zuständigkeit des Oberen Rates gehören die Fragen, die sich auf das Beförderungswesen zwischen Frankreich und dem Auslande, Algerien, den Kolonien, den Protektorats- oder Mandatsgebieten beziehen, desgleichen die Probleme, die das Beförderungswesen zwischen diesen verschiedenen Ländern betreffen, welche weiter zum Oberen Rat für Gleichstellung im Beförderungswesen gehören.

Art. 46.

Verordnungen, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Luftfahrtminister, dem mit der Handelsmarine beauftragten Minister und dem Finanzminister gegengezeichnet werden, bestimmen die Einzelheiten der Organisation und des Arbeitens des Rates und insbesondere seines Generalsekretariats.

Sie bestimmen insbesondere:

Die Bedingungen, unter denen die Mitglieder des Rates sich im Falle der Verhinderung vertreten lassen können;

Die Zusammensetzung der im Artikel 40 bezeichneten Ausschüsse;

Die Anpassung der Zuständigkeitsregeln und der Bestimmungen über das Arbeiten der Organe, die durch den Oberen Rat ersetzt werden, so daß die von ihnen ausgeübte Tätigkeit gesichert ist.

Art. 47.

Die Verwaltungskosten des Oberen Rates für Beförderungswesen umfassen nachstehende Material- und Personalausgaben:

a) Die verschiedenen Gehälter, Gebührnisse und Entschädigungen der Gefolgschaft des Generalsekretariats.

b) Sitzungsgelder für die Mitglieder dieses Rates.

c) Die verschiedenen Gehälter, Gebührnisse und Entschädigungen der Gefolgschaft des Regierungskommissariats und der Ausschüsse, die beim Oberen Rat gebildet werden.

Diese verschiedenen Gebührnisse und Entschädigungen werden durch Verordnung festgesetzt, die unter Gegenzeichnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers ergeht. Was jedoch die Gefolgschaft anbetrifft, die gegenwärtig beim Oberen Eisenbahnrat und den verschiedenen Ausschüssen des Oberen Rates für Beförderungswesen tätig ist, bleiben die Vergütungen unter den früher festgelegten Bedingungen bestehen, vorbehaltlich späterer Nachprüfungen durch eine Verordnung, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten und vom Finanzminister gegengezeichnet ist.

Diese Ausgaben erscheinen in einem Sonderkapitel des Haushalts des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Ihr Betrag wird dem Staate von der nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen und den verschiedenen Beförderungsunternehmern jeder Art unter den Bedingungen erstattet, die durch Verordnung festgelegt werden, welche unter Gegenzeichnung des beteiligten Ministers und des Finanzministers ergeht.

Titel IV.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 48.

Artikel 96 des Arbeitsgesetzbuches wird wie folgt geändert:

Bei den der technischen Aufsicht des Ministers der öffentlichen Arbeiten unterstellten Dienststellen werden die Befugnisse der Arbeitsinspektoren Beamten übertragen, die mit dieser Aufsicht beauftragt werden, die zu diesem

Zweck dem Arbeitsminister unterstellt werden, ausgenommen betreffend die Eisenbahnunternehmen allgemeinen Interesses, örtlichen Interesses und die öffentlichen Beförderungsunternehmen durch Kraftwagen.

Art. 49.

Die Organe, die sowohl in die Dienststellen des Oberen Rates für Beförderungswesen wie in die der Regierungskommissariate bei diesem Rate und bei dem Verwaltungsrat der nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen eingegliedert sind, setzen ihre Tätigkeit in ihrer Zusammensetzung vom 1. August 1937 gemäß den Bestimmungen fort, die vor dieser Verordnung in Kraft waren, und zwar bis die neuen Organe in Tätigkeit treten, ohne daß jedoch der so bestimmte Zeitpunkt vor dem 1. Januar 1938 liegen kann.

Art. 50.

Alle gesetzlichen und Verwaltungsbestimmungen, die dieser Verordnung entgegenstehen, werden aufgehoben.

Art. 51.

Diese Verordnung unterliegt der Ratifizierung durch die Kammer gemäß den Bestimmungen des Gesetzes vom 30. Juni 1937.

Art. 52.

Der Ministerpräsident, der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzminister, der Innenminister, der Justizminister, der Minister der nationalen Verteidigung und Kriegsminister, der Luftfahrtminister, der Arbeitsminister, der Post-, Telegraf- und Telefonminister und der Handelsminister werden, soweit sie betroffen sind, mit der Ausführung dieser Verordnung beauftragt, die im Amtsblatt veröffentlicht wird.

Geschehen zu Paris, den 31. August 1937.

Italien. Ministerialerlaß vom 11. September 1937, Nr. 698, Dienstbefehl Nr. 100, betr. Eröffnung der neuen Linie Trapani—Alcamo Diramazione.

(Boll.[1] No. 37, I, S. 517 und II, S. 241.)

Die neue Linie Trapani—Alcamo Diramazione ist am 15. September 1937 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie ist 47,9 km lang, normalspurig und eingleisig. Sie zweigt von der bestehenden Linie Palermo—Trapani, die Trapani auf einem außerordentlich großen Umweg erreicht, zwischen den Stationen Castellammare del Golfo und Segesta ab. Die neue Linie verkürzt die Entfernung zwischen Palermo und Trapani um rund 70 km. Vorläufig werden auf der Linie nur der Bahnhof Alcamo Diramazione und die neue Haltestelle Segesta Tempio dem allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr übergeben. Die Entfernungskürzung wird im Güterverkehr bis auf weiteres noch nicht berücksichtigt.

Schweiz. Bundesbeschluß über den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1938 vom 14. Dezember 1937.

(Bundesblatt Nr. 52, S. 743.)

[1] Boll. = Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato.

Bücherschau.

Besprechungen.

Krüger, Dr. Heinrich, und **Kluge**, Dr. Rudolf. Verfassung und Verwaltung im Dritten Reich. 332 Seiten Din A 5. Verlag für Sozialpolitik, Wirtschaft und Statistik, Paul Schmidt, Berlin. Berlin 1937. Preis geb. 6,80 RM.

Erkennen, worauf es ankommt! Das ist — nächst dem guten Willen — die erste Forderung an jeden, die erste Voraussetzung für jeden, der im Dritten Reich positiv mitarbeiten möchte. Und das wollen wir doch alle. — Um dieses Erkennen dessen, worum es geht, zu erleichtern, dazu sind Bücher wie das vorliegende sehr nützlich. Es nennt sich selbst im Titel eine „Reichsbürgerkunde" und möchte, wie das Vorwort sagt, es jedem Volksgenossen verständlich machen, wie im Dritten Reich die Volksgemeinschaft geschaffen, wie die ungeschriebene Ordnung dieser Gemeinschaft vom Führer gegründet und wie sie alsdann in Gesetzesform verankert worden ist.

Wie können wir Eisenbahner im besonderen aus einem solchen Buch Wissen oder Nutzen ziehen?

1. Zunächst muß hier negativ betont werden, daß es nicht die Aufgabe einer derartigen allgemeinen Bürgerkunde ist, Einzelheiten irgendeines Verwaltungszweiges für den Fachmann der betreffenden Verwaltung zusammenzutragen oder solche Einzelfragen zu vertiefen. Dazu ist die Fachliteratur da. Ein solches Buch des Allgemeinwissens erfüllt seine Aufgabe z. B. auf unserem Verkehrsgebiet vollkommen, wenn es für Nichtverkehrsleute einen allgemeinen Wegweiser über die Organisation und die Verteilung der Zuständigkeiten und einen allgemeinen Überblick über die wichtigsten Probleme der Verkehrspolitik gibt. In dieser Hinsicht enthält diese „Bürgerkunde" allerhand Nützliches. Der Aufbau des Reichsverkehrsministeriums ist allerdings im wesentlichen noch so dargestellt, wie er vor dem Gesetz vom 10. Februar 1937 gewesen ist. Es ist nicht ganz richtig und dürfte vom Leser falsch verstanden werden, wenn (S. 292) gesagt wird: „Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn gehört dem Reichsverkehrsministerium an; sie gliedert sich in . . . Abteilungen". In Wirklichkeit ist die Hauptverwaltung verschwunden. Die Verwaltung der Reichsbahn wird unmittelbar vom Reichsverkehrsministerium geführt; die früheren Abteilungen der Hauptverwaltung sind jetzt einfach die Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums. Bei

der Darstellung des Aufbaus des „Unternehmen Reichsautobahnen“ (S. 292) darf den Verfassern für künftige Auflagen empfohlen werden, den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen hier mit zu erwähnen. Seine Funktionen als Regierungsvertreter im Verwaltungsrat der Reichsautobahnen und als Inhaber wichtiger Aufsichtsbefugnisse, wie namentlich der Planfeststellung, sind praktisch von großer Bedeutung. Will man — wenn auch bewußt nicht ganz genau — die Aufgaben und Befugnisse in bezug auf die Reichsautobahnen zwischen Reichsverkehrsminister und Generalinspektor auf eine kurze Formel bringen, so kann man es etwa folgendermaßen ausdrücken: Der Reichsverkehrsminister ist in seiner Eigenschaft als Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn der Leiter (Vorsitzender des Vorstands und des Verwaltungsrats) des Unternehmens Reichsautobahnen als eines Tochterunternehmens der Reichsbahn. Diese Leitung als Aufgabe des Vorstandes umfaßt vor allem die Finanzierung und die gesamte Bauausführung, die Bereitstellung und Führung des Personals (das zu einem großen Teil aus erfahrenen Reichsbahnbeamten besteht). Der Generalinspektor hat als Vertreter der Reichs-„Aufsicht“ vor allem die für das Straßenwesen wichtigen Aufgaben: er bestimmt die Linienführung, d. h. die gesamte Gestaltung des Netzes der Reichsautobahnen; er bestimmt maßgebend die Art der technischen Ausführung, wie Straßenbreite, Art der Straßendecken, Brücken usw. Daraus ergibt sich einerseits seine Zuständigkeit zur „Planfeststellung“ und anderseits auch seine besondere Fürsorge für raschen Baufortschritt.

2. Der Wert des vorliegenden Werkes für jeden, auch für den Beamten der Reichsbahn oder der Reichsautobahnen, liegt zunächst und ganz wesentlich in dem, was der Titel besagt: in der Schulung des Staatsbürgers in der Richtung einer möglichst tiefen allgemeinen staatsrechtlichen Unterweisung. Es ist wegen der Fülle des Stoffes und weil eben heute die tatsächlichen Verhältnisse nicht ganz einfach zutage liegen, schwer oder kaum möglich, solche Unterweisung allein durch Schulungsvorträge zu erreichen. Das vorliegende Buch gibt in gedrängter Kürze einen Überblick über das Wesen unseres Rechts nach liberalistischer und nach nationalsozialistischer Auffassung (S. 1 bis 5), über die alte und die neue Staatsidee (S. 6 bis 21) und über die geschichtliche Entwicklung des Ersten, des Zweiten und des Dritten Reichs (S. 21 bis 48). Es folgt ein Abschnitt über den Führer und seine Beratung durch Reichsregierung und Reichstag sowie über den Preußischen Staatsrat und die Gemeinderäte.

Der Abschnitt „Die Gefolgschaft“ (S. 58 ff.) enthält in vorzüglicher Kürze und doch ziemlich eingehend eine Darstellung

der Geschichte der Partei vom ersten Anbeginn Anfang 1919 bis zum 30. Januar 1933,

der Einheit von Partei und Staat (Stellvertreter des Führers, Reichsstatthalter, Beauftragte der NSDAP in der Gemeindeverwaltung) und

der nationalsozialistischen Grundgedanken über Volk, Rasse und über das Reichsbürgerrecht (S. 69 bis 80).

In unmittelbarem inneren Zusammenhang damit steht auch der spätere Abschnitt „Volksgemeinschaft" (S. 109 bis 118). Für künftige Auflagen wird empfohlen, auch die äußere Gliederung im Buch so zu gestalten, d. h. die dazwischen liegenden Abschnitte „Bauer", „Arbeiter" und „Soldat", die den verwaltungsmäßigen Aufbau von Nährstand, Arbeitsfront und Wehrmacht schildern, in einen anderen Zusammenhang zu stellen.

3. Die zweite (größere) Hälfte des Buches (von S. 118 an) enthält eine Darstellung des Verwaltungsaufbaues mit reichen Quellenangaben. Hat der erste Teil des Buches seinen Hauptzweck in der Schulung, so ist dieser zweite Teil für den praktischen Gebrauch, sowohl für den Hausbrauch des Reichsbürgers und Volksgenossen, wie für dienstliche Zwecke des Verwaltungsbeamten nützlich. Er bildet ein wertvolles Nachschlagewerk für alle möglichen Fragen der Gliederung, Aufgabenverteilung und Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und Parteistellen, aber auch über eine große Zahl von Fragen des materiellen Verwaltungsrechts. Insoweit enthält das Buch auch im wesentlichen das, was man früher unter dem Sammelbegriff „Praktisches Verwaltungsrecht" verstand. Wegen dieser besonderen Verwendbarkeit in der Praxis bei den Verwaltungsbehörden, die oftmals mit irgend welchen anderen, ihnen sonst fernerstehenden Behörden oder Parteistellen zu tun haben, kann das Buch auch den Behörden für ihre Büchereien zur Anschaffung empfohlen werden. Es wird sich gewiß bald einbürgern und dem Bibliothekar durch reichen „Umsatz" Freude machen. *Kittel.*

Helander, Dr. Sven. Nationale Verkehrsplanung. Verlag von Gustav Fischer in Jena 1937. Preis broschiert 7,50 RM.

Das Buch ist erschienen als drittes Heft der Verkehrswissenschaftlichen Abhandlungen der Schriftenreihe des Verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium. Der Verfasser baut das dritte Kapitel der Theorie der nationalen Verkehrsplanung auf zwei wesentlich geschichtlich angelegten Kapiteln auf: Sechzig Länderuntersuchungen und die Hauptstadt als Verkehrszentrum. Das erste Kapitel von 320 Seiten reiht die Geschichte des Verkehrswesens von sechzig Ländern unter eingehender Angabe des umfangreichen Schrifttums aneinander. Die Betrachtung der einzelnen Länder sucht das Tatsachenmaterial unter dem Gesichtswinkel zu erfassen, inwieweit je irgendwo eine planvolle Zusammenfassung des nationalen Verkehrswesens bestand und dieser Gedanke etwa die Kräfte beim Entstehen der Verkehrswege einheitlich nach einem bestimmten Ziele gelenkt hat. Diese Tatsachenuntersuchung ist sehr weit gespannt hinsichtlich der Zahl der Länder, wohl die augenblicklich umfangreichste Arbeit, die wir nach dieser Hinsicht kennen. Eine Kritik des hierbei zusammengetragenen Stoffes kann sich immer nur auf einzelne, dem jeweiligen Kritiker näher bekannte Verkehrssysteme beschränken. Soweit man von diesem Gesichtspunkt aus einige dem westeuropäischen Gesichtskreis etwas entrücktere Länder überliest, wie Bulgarien, Südslawien, Rußland, Litauen, den

Kongo, ist in der Tat alles erreichbare Material des Schrifttums ausgenutzt. Die jeweilige Schlußfolgerung: inwieweit nun das Problem der volkswirtschaftlichen Verkehrsplanung als gelöst oder wenigstens als wirksam von der Staatsgewalt verfolgt angesehen werden kann, ist nun allerdings wesentlich von den benutzten Quellen abhängig. Das gibt der Verfasser selbst im Vorwort zu. Bezüglich Bulgariens möchte ich auf dem Standpunkt stehen, daß dieses zähe Festhalten an den im Jahre 1894, teils auch schon früher gefaßten Entschlüssen über den planmäßigen Ausbau des Eisenbahnnetzes, einer rühmenden Erwähnung würdig war, auch der weitere im Buche nicht erwähnte Grundsatz, daß man das Netz nicht durch die Anlage schmalspuriger Bahnen in seiner Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr durch Umladungen schmälern wollte. Erst im und nach dem Kriege ist man, teils mit Recht, aus finanziellen Gründen von diesem Grundsatz abgewichen, ob bei der Rhodopenbahn mit Glück, wird sich erst erweisen, wenn eine Revision des Friedensdiktats von Neuilly Bulgarien den ersehnten Hafen am Ägäischen Meer geben sollte und seine Verbindung mit dem übrigen Netz nötig wird. Daß Südslawien vor einer besonders schwierigen Aufgabe nationaler Verkehrsplanung steht, verdankt es der unglücklichen Zweiteilung seines Schienennetzes in die Normalspur und in die 76-cm-Spur. Aber auch hier scheint mir die einzig mögliche und durchführbare Lösung erkannt zu sein: beide Netze getrennt von der Donau nach der Adria zu führen und je für sich verkehrlich und militärisch möglichst vollkommen zu gestalten. Der völlige Umbau in Normalspur ist finanziell kaum erwägenswert. In Litauen (S. 99 in der 10. Zeile von unten muß es wohl heißen: „ungünstig") orientiert sich die Verkehrspolitik allmählich nach dem Hafen Memel. Die Einrichtung einer Triebwagenverbindung als Schnellverbindung zwischen Kowno und Memel weist auf die Bedeutung der nach dem Kriege gebauten Strecke hin. Bei den Kongobahnen darf ich auf drei Veröffentlichungen aufmerksam machen, die doch so bedeutend sind, daß sie Erwähnung verdienen: Commission de Standardisation des Chemins de Fer du Congo Belge, Compte-Rendu des Travaux. Documentation et Conclusions. 2 Bände, 1930. — Les Chemins de Fer en Afrique von dem Direktor der Eisenbahnen des Bas-Congo au Katanga. Brüssel 1931. — L'organisation actuelle des Transports au Congo Belge. Comité Permanent de Coordination des Transports au Congo. Brüssel 1930. — Über Rußland, dessen Verkehrswesen eine von dem nötigen Skeptizismus getränkte Darstellung erfährt, findet man in dem Buch von Adamheit, Band 1 der Schriften über Ostprobleme und Bolschewismus, Nibelungenverlag, Berlin-Leipzig 1935, wertvolle Aufschlüsse über die Verkehrsfragen. — Diese Hinweise sollen keine kleinliche Kritik bedeuten, sie würde im übrigen verschwindend sein gegen die Überfülle des sehr wertvollen Stoffes, der den historischen Ausblick stets auf die neueste deutsche Gegenwart absteckt, wie den interessanten Vergleich des Baues der Römerstraßen mit den Reichsautobahnen, die treffenden Hinweise, wie imperialistische Politik und internationale Finanz abhängigen kleinen Ländern rücksichtslos ihre Verkehrsverbindungen diktierten, mochten sie für das nationale Eigenleben des Landes von noch so geringer Bedeutung sein. Eine akade-

mische Untersuchung dieser Zusammenhänge von Politik und Verkehrswirtschaft im Zeitalter des Imperialismus müßte übrigens von besonderem Wert sein. — Der zweite Hauptabschnitt bringt einen Überblick über die zentralisierende Kraft der Hauptstädte. Sie zeigt sich nicht nur in der Geschichte des Eisenbahnbaues, sondern auch im Autoverkehr beginnt sich naturgemäß die gleiche Wirkung einzustellen. Das beweisen die Lastwagenzählungen im Verkehr mit Berlin. Die Gedanken, die im Anschluß an dieses Kapitel über die einseitige Bevorzugung der Hauptstädte der Länder im Verkehrsschrifttum ausgesprochen werden, die künstliche Menschenansammlung mit all ihren bedauerlichen Folgen, sind beherzigenswert: „Wir verlangen einen solchen Ausbau des Verkehrswesens, daß die optimale Entwicklung der ganzen Volkswirtschaft dadurch ermöglicht wird und die im Gesamtinteresse wichtigsten Aufgaben der Staatspolitik gelöst werden können" (S. 352). Daß daher bei dem begonnenen Ausbau deutscher Großstädte die Reichshauptstadt keine einseitige Bevorzugung genießt, muß mit Befriedigung erfüllen. — In dem letzten Kapitel wird aus dem breiten Unterbau die Theorie der nationalen Verkehrsplanung herausgearbeitet. Die Namen von List, des weniger bekannten Franzosen Chevalier, von Sax und von Hansemann tauchen auf als erste Vertreter dieser Forderung nach einem planmäßigen Ausbau der Eisenbahnen auf nationaler Grundlage. Daß man das Ideal des Federal coordinator of Transportation, jedes Verkehrsmittel da zu verwenden, wo es am besten paßt, nicht so ohne weiteres wird in die Wirklichkeit umsetzen können, fühlen wir selbst sehr deutlich. Daran hindern die nun einmal erfolgte Kapitalfestlegung und auch Fragen der Landesverteidigung. Nicht aber sollte man bei dem weiteren Einsatz von Verkehrsmitteln die Warnung vergessen (S. 370): „Aber auch keine zu großzügige Einheitlichkeit des Verkehrs durch äußere zu hoch entwickelte Verkehrsformen in einem zu unentwickelten Teil des Wirtschaftslebens." Auch die Warnung vor der trügerischen Hoffnung, „daß jede neue Verkehrsmöglichkeit sich ihren eigenen Verkehr schafft" (S. 385), erfährt eine gesunde Kritik. Beherzigenswert ist auch in dem Kapitel über „die kapitalistische Theorie des Verkehrs und die Verkehrsplanung" die Warnung vor der gefährlichen Vorstellung, daß die Rentabilität eines Verkehrsmittels nicht die hervorragende Rolle spiele, weil die indirekten Vorteile etwaige mangelnde Rentabilität ausgleichen (S. 386). Im Interesse einer sauberen Finanz- und Wirtschaftsführung kann man vor einer allgemeinen Anwendung eines solchen Grundsatzes nur warnen. Jedenfalls dürfen solche Erwägungen höchstens in der Zentrale einer Verkehrsverwaltung angestellt werden. Die Einwirkung des Parlamentarismus und des Marxismus auf die Verkehrsplanung kennen wir noch aus unmittelbarer Erfahrung, was über die Monopoltendenzen der Verkehrsmittel und den Zusammenhang von Verkehrsmitteln und Wirtschaftsplanung gesagt wird, steht unter dem gemeinsamen Nenner, daß der berufene Träger einer staatspolitischen Verkehrsplanung nur der Staat sein kann, daher auch der Kampf der neuen Nationalstaaten gegen das fremde Kapital und das Bestreben, Verkehrsanlagen nur mit eigenen Mitteln zu bauen, um nicht den Zwang einer Orientierung des Verkehrsapparates nach fremden Wünschen auf sich nehmen

zu müssen. In der Frage des Wettbewerbs warnt der Verfasser vor Anwendung des privatwirtschaftlichen Kostenprinzips beim Eisenbahnverkehr, denn diese Lösung bedeutet mit Recht den Verzicht auf die wirtschaftspolitischen und staatspolitischen Aufgaben des Verkehrswesens. — Wir haben in den letzten Wochen drei große Bucherscheinungen zu begrüßen, die jede von einem anderen Gesichtspunkte aus die uns stärkstens bewegende Frage der Verkehrsplanung angeht. Helander beschreitet den historisch-kritischen Weg. Blum gibt in seiner 2. Auflage des Städtebaues eine praktische Anleitung für den Ingenieur. Georg Müller beginnt, von einem Teilproblem, dem Garagenbau ausgehend (Garagen in ihrer Bedeutung für Kraftverkehr und Städtebau), die brennendste Frage, den Kraftverkehr in der Großstadt, anzupacken und verspricht uns weitere Bände über „Das Parkproblem", „Die Verkehrsplanung und -gestaltung" sowie „Verkehr und Siedlung in ihrer geschichtlichen Wechselwirkung". Die großen Fragen baulicher Neugestaltung in großen Räumen sind wieder in den Vordergrund gerückt. Es ist zu begrüßen, daß die Lehrer unserer Hochschulen die geistige Führung ergreifen und dem handelnden Ingenieur und Verwaltungsmann die Wege aus dem Labyrinth von Einzelveröffentlichungen in zusammenfassenden und richtungweisenden Werken zeigen wollen. *Dr. Remy.*

Grävell, Dr. Walter. Der Außenhandel in der Nationalwirtschaft. Verlag Ferdinand Enke, Stuttgart. 111 Seiten. Preis geb. 7,40 RM, geh. 5,80 RM.

Der Verfasser stellt sich die umfassende Aufgabe: „an Hand der Ergebnisse der Außenhandelsstatistik einen Überblick über die Lage des deutschen Außenhandels zu geben, wie sie sich zur Zeit darstellt, wie sie entstanden ist und welche Entwicklungsmöglichkeiten sich in ihr zeigen."

Im Vorwort ist der äußere Rahmen zu dieser Arbeit erläutert. Die Weltwirtschaftskrise hat aufgeräumt mit dem Gesetz der internationalen Arbeitsteilung ebenso wie mit der These von Angebot und Nachfrage. Vielmehr sind es nationalwirtschaftliche und wehrpolitische Notwendigkeiten, die heute die Regelung der Warenbeziehungen der Welt bestimmen. Im Verlaufe dieser grundlegenden Veränderung in den wirtschaftspolitischen Zusammenhängen hat Deutschland seine Auslandsabhängigkeit der Vorkriegszeit und seine Bindungen an die Reparationszahlungen überwunden und steht — ebenso wie andere Nationalwirtschaften — gegenwärtig mitten in einem Neuaufbau seines Außenhandels.

In Deutschland geht es im Außenhandel um die Einfuhr lebensnotwendiger Nahrungsmittel und Rohstoffe, was jedoch die Ausfuhr von Gütern bedingt. Ware wird im Außenhandelsgeschäft Zug um Zug mit Ware bezahlt, und die Salden des Außenhandels ergeben sich — von vorübergehenden Abweichungen abgesehen — zwangsläufig aus der gesamten Zahlungsbilanz der Volkswirtschaft, wobei die Einfuhr die Erfüllung des Bedarfs der Binnenwirtschaft nach Art, Umfang und Herkunft anstrebt. Im Sinne dieses Zieles arbeitet heute der Außenhandel

mit einer ganz bestimmten Einfuhrregelung. Die Einfuhr wird gleichermaßen organisch eingeordnet in den Verbrauch und die Erzeugung des Landes. In dem Verhältnis der Hergabe eigener und der Aufnahme fremder Erzeugnisse kommt die Kaufkraft eines Landes gegenüber einem anderen Land zum Ausdruck. Sie ergibt sich als die Fähigkeit, Ausfuhrerzeugnisse zu Marktbedingungen zur Verfügung zu stellen, um dagegen Einfuhrwaren aufzunehmen, und zwar unabhängig von der eigenen inneren Kaufkraft.

Die Gestaltung der Einfuhr obliegt aber nicht nur wirtschaftlichen, sondern in weitem Maße politischen Erwägungen. Die Einschränkung von Einfuhr zugunsten inländischer Erzeugnisse bedeutet eine Verschiebung von der Einfuhrware zur Inlandsware, d. h. die Herstellung inländischer Erzeugnisse an Stelle von Ausfuhrgütern zwar ohne Vermehrung des Erzeugungsapparates und ohne Devisenersparnis, aber unter Befreiung der eigenen Wirtschaft von ausländischer Abhängigkeit. Im Rahmen der oben genannten Einfuhrregelung sind Volk und Wirtschaft Deutschlands mit Nahrung und Rohstoffen gesichert zu versorgen.

Bewußt stellt der Verfasser diese grundsätzlichen Erwägungen seinen weiteren Ausführungen voran. Er ist sich im klaren darüber, daß die Wirklichkeit infolge der erst kurzen Wirksamkeit der neuen Grundsätze und der entgegenstehenden Bestrebungen mancher Partner heute noch anders aussieht. Andererseits gewährt allein die Außenhandelsregelung nach diesen neuen Grundsätzen den Erfolg der nationalen Außenhandelspolitik mit der unerläßlichen Sicherung der lebenswichtigen Einfuhr.

Die Gefahren der obenerwähnten Abhängigkeit des deutschen Außenhandels vom Ausland werden vom Verfasser eingehend belegt. Von 10,8 Milliarden RM Einfuhr des Jahres 1913 entfielen 4,1 Milliarden oder rd. 38 % auf Nahrungs- und Genußmittel und 5,6 Milliarden oder rd. 52 % auf Rohstoffe und Halbwaren. Die Abhängigkeit wuchs nach dem Weltkriege infolge des Verlustes von 13 % des Vorkriegsgebiets, 18 % der Roggen- und 17 % der Kartoffelanbaufläche, rd. 80 % des Erzvorkommens und 24 % der Kohlenlager. Hinzu kam die Einbuße des Auslandsvermögen und der Kolonien. 1927 machte die Einfuhr 12,6 Milliarden RM aus, wovon rd. 5,8 Milliarden oder rd. 41 % auf Nahrungs- und Genußmittel und rd. 6,8 Milliarden oder 48 % auf Rohstoffe und Halbwaren entfielen. Zu der verhängnisvollen Abhängigkeit trat Hand in Hand mit einem außergewöhnlich verwickelten Tauschsystem von Waren und Kapital eine sehr ungleiche Struktur der Ein- und Ausfuhr im Übersee- wie im Europageschäft zutage. Der deutsche Außenhandel — in den Vor- und Nachkriegsjahren — mit Europa war aktiv, dagegen mit Übersee passiv, da von Übersee so viel Ware bezogen wurde, daß sie nicht mit Ware direkt bezahlt werden konnte, sondern mit Devisen abgegolten wurde, die anderweitig zu beschaffen waren. Mit dem Einsturz des künstlichen Dawes-Kreditgebäudes stürzte auch der Welthandel zusammen. Deutschlands Einfuhr aus Übersee sank von 6,8 Milliarden RM in 1928 auf 1,6 Milliarden in 1935, nur 35 % von dem Rückgang entfielen auf Preissenkungen. Die größte Gefahr für die Versorgung der deutschen Wirtschaft mit Nahrung und Rohstoffen lag aber in der Unaus-

geglichenheit der länderweisen Ein- und Ausfuhr, welche beide insgesamt die Bedarfslage wie die Beschäftigung schließlich völlig außer acht ließen.

Eingehend schildert der Verfasser anschließend die Versuche von 1932, die deutsche Wirtschaft aus ihrer Erstarrung zu lösen. 1933 sanken Einfuhr und Ausfuhr — zwar in geändertem Ausmaß — weiter ab, denn die großzügige Arbeitsbeschaffung von 1933 konnte sich in bezug auf den Außenhandel noch nicht auswirken. Da der steigende Mehrbedarf an Nahrungsmitteln und Rohstoffen im Inland nicht gedeckt werden konnte, hierfür vielmehr das Ausland in Anspruch genommen werden mußte, stieg 1934 die Einfuhr wesentlich an und führte bei weiter rückgängiger Ausfuhr zu der bekannten Verringerung der Goldbestände der Reichsbank. Außerdem wurde die schon 1931 begonnene Kontrolle des ausländischen Zahlungsverkehrs ausgebaut. Die Entwicklung führte über die Überwachung des Deviseneingangs, die Steuerung des Devisenverbrauchs, zur direkten Bewirtschaftung der Einfuhr mit Einführung des „Neuen Plans" am 24. September 1934. Seither werden Einfuhrgenehmigungen nur im Umfang verfügbarer Devisen erteilt mit Bevorzugung der Einfuhr für Rohstoffe zur Herstellung von Ausfuhrwaren sowie mit Bevorzugung der Einfuhr im Kompensationswege gegen entsprechende Ausfuhr. Trotz der staatlichen Aufsicht über die Einfuhr blieb 1934 die Außenhandelsbilanz passiv. Die Bilanzbereinigung durch Schaffung eines Bilanzausgleichs stellt die doppelte Aufgabe dar, den Gesamtpassivsaldo durch Sicherstellung eines Gesamtaktivsaldos des Außenhandels zu beseitigen und zugleich die einzelnen Ländersalden so zu gestalten, daß von ihnen keine neuen Gefahren für den Bestand des deutschen Außenhandels ausgehen.

Wenn der „Neue Plan" auch 1936 noch nicht zu einer vermehrten Einfuhr geführt hat, so gelang doch der Bilanzausgleich durch beträchtliche Erhöhung der Ausfuhr mit einer Aktivierung von rd. 550 Millionen RM. Außerdem brachte die Bereinigung der Außenhandelsbilanz die Neuausrichtung der Länderstruktur in der Ein- und Ausfuhr mit dem Ziel einer möglichst gesicherten Versorgung Deutschlands mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen. Um die deutsche Außenhandelsbilanz in den Rahmen der politischen und der wirtschaftspolitischen Abhängigkeiten stellen zu können, hat der Verfasser eine entsprechende Gruppenbildung der deutschen Großraumbilanzen vorgenommen, bei der für die Aktiv- bzw. die Passivländer je eine Summe von Bilanzposten „innerhalb von Großräumen ausgleichsfähig" bzw. „nicht ausgleichsfähig" hervortritt, d. h. Bilanzposten, von denen nicht nur die Devisenlage, sondern die Ein- und Ausfuhr beeinflußt wird. Die „nicht ohne weiteres ausgleichsfähigen Posten" sind dabei in stetiger Abnahme begriffen. Der Verfasser erläutert die Lage Deutschlands gegenüber den verschiedenen Ländern, und zwar in bezug auf die Devisen- und auf die Handelsbilanz. Seine länderweise Aufgliederung zeigt deutlich, daß der deutsche Außenhandel weitgehend als konsolidiert gelten kann.

Da demnach die Gefährdung der Handelsbilanz behoben ist, kann nunmehr der Neuaufbau der nationalen Außenwirtschaft beginnen. Wie schon erwähnt, konnte die Umlagerung der Einfuhr entsprechend der

Bedarfslage im Inland noch nicht voll durchgeführt werden. Hierbei sprechen die verschiedensten Umstände mit. Häufig besitzen die Länder, in die die Einfuhr verlagert werden soll, keine ausreichende Produktionsbasis. Hierzu kommt ein stark ausgeprägtes Beharrungsvermögen, das jede Wertlosmachung von Anlagen und Einrichtungen und damit verbundene Kapitalvernichtung zu verhindern sucht. Ein weiteres Hindernis liegt auf der Ausfuhrseite. Ein- und Ausfuhr lassen sich nicht so schnell und elastisch kuppeln, daß die Ausfuhr Deutschlands ohne weiteres in die Gebiete hätte verlagert werden können, wo Deutschlands Außenhandel passiv war. In der Weltkrise ging die deutsche Ausfuhr automatisch zurück. Die Einfuhrländer wehrten sich gegen die Belieferung, und zwar oft auch dann, wenn diese Einfuhr die Voraussetzung ihres eigenen Exports war. Dadurch wurde die erwünschte Umlagerung der Einfuhr in großem Umfange vereitelt. Jedenfalls trägt die heutige Zusammensetzung der Einfuhr noch keinen endgültigen Charakter. Der zweite Vierjahresplan mit seinem neuen Produktionsaufbau von Textilfasern, Mineralölen, Treibstoffen, Kautschuk usw. wird sich voll erst in den nächsten Jahren auswirken. Da somit die erstrebte Warenstruktur des deutschen Außenhandels zur Zeit noch nicht feststeht, vollziehen sich noch dauernd Veränderungen in der länderweisen Zusammensetzung. Als Endziele der deutschen Außenwirtschaft aber stellt der Verfasser fest:

„1. den gegenwärtigen Bestand von Ein- und Ausfuhr auch über die Bilanzbedürfnisse hinaus zu konsolidieren, und
2. Ein- und Ausfuhr im Hinblick auf die gesteigerten Inlandsbedürfnisse, jedoch unter Wahrung der nationalwirtschaftlichen Lebensinteressen, zu erhöhen."

Eingehend nimmt der Verfasser im folgenden zu der Warenstruktur des deutschen Außenhandels Stellung. Jeder Statistiker wird seine Darlegungen über die Erkenntnisziele der Außenhandelsstatistik begrüßen. An Stelle der überholten Brüsseler Gliederung ist die neue Warengliederung des Statistischen Reichsamts getreten mit ihren beiden Hauptgruppen der Ernährungswirtschaft und der gewerblichen Wirtschaft. Jene vierfach unterteilt nach: Lebenden Tieren, Nahrungsmitteln tierischen bzw. solchen pflanzlichen Ursprungs und Genußmitteln; diese dreifach nach: Rohstoffen, Halbwaren und nach Vorerzeugnissen bzw. konsumreifen Enderzeugnissen (die letzteren beiden als Fertigwaren). An Hand dieser klaren Warengliederung lassen sich leicht statistische Gruppen bilden, deren Untersuchungen in der Außenhandelsstatistik wertvolle und genaue Aufschlüsse vermitteln.

Die Vollständigkeit und Klarheit der Ergebnisse der Außenhandelsstatistik treten in der Warenstruktur der Einfuhr besonders deutlich hervor. 95,8 % der deutschen Einfuhr entfallen 1936 auf Nichtfertigerzeugnisse, d. h. praktisch auf lebenswichtige Güter in Form von wichtigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen einschließlich Halbwaren. Der Rest ist Einfuhr von gewissen Fertigwaren auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit. Aus diesen Zahlen spricht die volle Härte der Lage, die Deutschland zur Zeit nicht gestattet, an dem Austausch der nicht lebenswichtigen Güter unter den Völkern teilzunehmen. Der Stellungnahme des Verfassers, daß die Wertziffern der Einfuhr deren Entwick-

lung dem Umfang nach nicht richtig wiedergeben, ist ohne weiteres zuzustimmen, da neben den Mengen auch die Preise schwanken, und zwar besonders stark in den letzten Jahren. Auch lehnt er das Gewichtsmaß — jedenfalls allein — als Maß für den Umfang der Einfuhr ab. Vielmehr betrachtet er als Wertmaß für die Entwicklung der Einfuhr den statistischen Begriff des Volumens, eines Sammelbegriffs für die Einfuhr ihrer Menge nach, aber nicht in nackten Tonnenwerten, sondern in Verhältniszahlen, die ihren Geldwerten zu einem bestimmten Zeitraum entsprechen.

Die Gesamtzahlen des Einfuhrvolumens weisen seit 1934 eine bemerkenswerte Stabilität der drei Gruppen Nahrungsmittel, Rohstoffe und Halbwaren auf, die aber nicht darüber hinwegtäuschen darf, daß jede Gruppe im einzelnen in ihrer Zusammensetzung nach Warenarten starken Verschiebungen unterlegen hat. So sank innerhalb der Gruppe Nahrungs- und Genußmittel der auch im Inland erzeugbare Anteil z. B. volumenmäßig von 31 % in 1929 auf 15 % in 1936 — eine sinnfällige Auswirkung unserer staatlichen Agrarpolitik. Bei den nur im Ausland erzeugbaren Nahrungsmitteln überwiegt bei weitem und ist in fast stetiger Zunahme seit 1932 der Anteil an Genußmitteln (Kaffee, Tabak usw.) — ein Zeichen für auskömmliche Verdienstmöglichkeiten im Volk. Die Bewegung der Einfuhrmengen wichtiger Nahrungsmittel weist für 1936 ein wesentliches Mehr aus für Butter, Fleisch, Südfrüchte, Kakao gegen 1913 und für Hülsenfrüchte, Kaffee und Südfrüchte gegen 1929, dagegen stärkste Abstriche bei Getreide, Mais und Schmalz.

Für die Gruppe Rohstoffe und Halbwaren weist der Verfasser nach, daß Durchschnittsberechnungen — nach Menge, Wert und Volumen — die Entwicklung der Rohstoffeinfuhr nicht ausreichend erkennen und daher Rückschlüsse auf ihre Zu- oder Abnahme nicht gestatten. Das Studium der Einfuhrbewegung muß notgedrungen auf die einzelnen Warenarten eingehen. Die Untersuchung des Verfassers zeigt nun, daß hinter der scheinbaren Stabilität der Einfuhr — belegt durch die Gesamtzahlen — eine starke Verschiebung stattgefunden hat. Die Einfuhr von im Inland erzeugbaren Rohstoffen ist 1936 gegen die Vorjahre zurückgegangen, die der im Inland nicht herstellbaren Rohstoffe wesentlich gestiegen.

Bei einem Vergleich von 1936 mit der Vorkriegszeit zeigt sich das Mehr der Einfuhr vor allem bei Kautschuk, Erdöl und Teer, Erz und eisenhaltigen Abbränden, Kupfererzen, Bauxit, d. h. bei Waren, deren die deutsche Rohstoffwirtschaft in ihrem Kampf um ihre Befreiung von ausländischer Abhängigkeit nicht entraten darf. Hier spricht u. a. die Motorisierung des deutschen Verkehrswesens eine deutliche Sprache.

Ebenso sorgfältig beschäftigt sich der Verfasser mit der Warenstruktur der Ausfuhr an Hand der Ergebnisse der Außenhandelsstatistik. Abhängig in ihrer Entwicklung von

der Leistungskapazität der eigenen Wirtschaft,
der Aufnahmebereitschaft des Auslandes und
der Bindung zwischen Export und entsprechendem Import,

kommt die Ausfuhr zwangsläufig zur Festlegung ihrer Richtung und damit zu ihrer warenmäßigen Zusammensetzung. Im Juli 1936 entfielen

1,8 % der deutschen Ausfuhr auf Ernährungsgüter und 98,2 % auf die gewerbliche Wirtschaft, d. h. auf Rohstoffe, Halbwaren und überwiegend auf Fertigwaren, wovon ein Drittel Vorerzeugnisse, zwei Drittel Enderzeugnisse betreffen. Wie bei der Einfuhr, bilden die Volumenzahlen nach des Verfassers Meinung die beste Maßeinheit für eine Betrachtung der Entwicklung der Ausfuhr.

Hiernach ist im Jahre 1936 der Export von Nahrungsmitteln dem Volumen nach auf 17 % der Ausfuhr von 1929 gesunken, der der Rohstoffe auf 51 %, der Halbwaren auf rd. 60 % und derjenigen der Fertigwaren auf 65 % (1934 = 49 %). Der Export von Rohstoffen bestand im Jahre 1936 wertmäßig zu rd. 70 %, volumenmäßig zu rd. 73 % aus Kohlen. Diese Tatsache ist zwiefach begründet, einmal im Rückgang der Durchfuhr, die sich handelsstatistisch als Rückgang von Ein- und Ausfuhr auswirkte, andererseits in der Umwandlung heute noch vorhandener Durchfuhr in wirkliche Durchgangsware auf Grund der Behandlung in Lager, wodurch derartige Handelsverträge nicht mehr in den Zahlen des Spezialhandels aufgenommen werden. Dieser Niedergang des wertvollen Transitverkehrs hält auch nach 1936 noch an.

Wie erwähnt, lag im Jahre 1936 die wichtigste Ausfuhrgruppe, die Gruppe der Fertigwaren, dem Volumen nach auf rd. 60 % von 1929, aber um rd. 30 % höher gegenüber dem Tiefstand 1934. Die Fertigwarenausfuhr liegt heute wieder klar in Front im Vergleich zu den Rohstoffen und Halbwaren. Allerdings greift in die Produktionsstufe der Fertigwaren der dem Veredelungsverkehr besonders eigene Zusammenhang zwischen Halbwarenexport und Rohstoffimport etwas ein, und zwar insofern, als auch die Ausfuhr von Vorerzeugnissen die entsprechende als Gegenwert geltende Rohstoffeinfuhr ermöglicht. Die Prüfung der in der Außenhandelsstatistik enthaltenen Warenarten hat den Verfasser zu dem Schluß geführt, daß bei den Fertigerzeugnissen die höchstqualifizierten Enderzeugnisse ständig überwiegen, wobei Investitionsgütern und Verbrauchsgütern fast gleiche Bedeutung zukommt. Mit Recht mahnt er angesichts der scharfen Konkurrenz auf allen Auslandsmärkten zur Gewährleistung nur erstklassiger Ausfuhrwaren, die auch künftig von dem technischen und wissenschaftlichen Können der deutschen Wirtschaft getragen sein müssen.

Die Einfuhr im deutschen Außenhandel ist bestimmend für die territoriale Länderverteilung, d. h. dafür, welche Länder Nahrungsmittel und Rohstoffe nach Deutschland liefern sollen, und zwar mit der vom Standpunkt der Landesverteidigung vordringlichen Verpflichtung, die Bedarfsdeckung ländermäßig so zu lagern, daß sie möglichst auch in Gefahrenzeiten gesichert werden kann. Die grundlegenden Ein- und Ausfuhrwerte 1936 im deutschen Außenhandel — getrennt nach West- und Osthälfte Europas, nach Übersee und den Kolonien der Weststaaten Europas — hat der Verfasser für die großen Warengruppen aus den Unterlagen der Außenhandelsstatistik aufgestellt. Von der jeweiligen Gesamteinfuhr entfallen bei den Fertigwaren 25 % auf Westeuropa, rd. 10 % auf Osteuropa und 2½ % auf Übersee, davon nur rd. 1 % auf den Handel mit den Kolonien der europäischen Weststaaten. Der Verfasser kommt zu der Feststellung, daß die Anteilgröße des mit der Indu-

strialisierung früherer Zuschußländer zunehmenden Fertigwarenaustausches am internationalen Handel ein Gradmesser für Wohlstand und Kultur der Nation darstellt. In der Rohstoffversorgung Deutschlands steht Übersee bei weitem an der Spitze, es folgt Osteuropa mit der Hälfte und Westeuropa mit nur einem Drittel des Übersee-Betrages.

Hinsichtlich der Ausfuhr gab Deutschland im Jahre 1936 rund einen ebenso hohen Betrag an Osteuropa ab, wie es von dort aufnahm; seinen Ausfuhrüberschuß 1936 verdankt es Westeuropa. Im deutschen internationalen Handel herrscht Osteuropa vor, insbesondere in der gewerblichen Ausfuhr. Der Verfasser weist im einzelnen nach, daß das Interesse für deutsche Fertigwaren um so geringer, das Interesse für deutsche Rohstoffe um so größer wird, je entwickelter die Wirtschaft auf der anderen Seite ist. Nach Warengruppen getrennt, zeigt er die Beteiligung der einzelnen Länder an Deutschlands Außenhandel und entwirft an Hand der Ergebnisse der neuesten Außenhandelsstatistik einen Querschnitt der jüngsten Entwicklung der Länderstruktur. Besonders aufschlußreich sind des Verfassers Ausführungen über die Entwicklungstendenzen des deutschen Außenhandels in den letzten Jahren, insbesondere in bezug auf Richtung und Ausmaß der Veränderungen seit 1933 und in bezug auf das Bestreben, an Hand einer neuen politisch orientierten Gliederung der Außenhandelsergebnisse tieferen Einblick in die Gestaltung der Außenhandelsbeziehungen Deutschlands zu gewinnen.

Die wichtigsten Entwicklungsmerkmale sind folgende: Der Außenhandel der westeuropäischen Kolonialmächte mit Deutschland ist in ständigem Rückgang. Die Wertzahlen der Ein- und Ausfuhr 1936 liegen hier wesentlich unter denen von 1932. Demgegenüber ist der Außenhandel Osteuropas — ganz besonders der Südoststaaten — mit Deutschland in stetigem Anstieg (unter Ausschluß der UdSSR, mit der der Handel seit 1933 zurückgeht). Der Anteil der Südoststaaten an Deutschlands gesamter Einfuhr hat sich nach sieben Jahren fast verdreifacht, allerdings in der Ausfuhr nicht, da ein Teil der deutschen Ausfuhr nicht im Warenaustausch, sondern als Kapitalleistung nach den europäischen Weststaaten geht. Im Südosten bahnt sich das Werden eines neuen deutschen Großwirtschaftsraumes an.

Eine auf gleicher Grundlage aufgebaute Betrachtung widmet der Verfasser den selbständigen Ländern in Übersee, nämlich Süd- und Mittelamerika, China und Japan. Allerdings leiden die Vergleiche mit den beiden letzten Ländern unter dem Stellungswechsel Manchukuos von China nach Japan. Immerhin erhellt die hervortretende Bedeutung von Süd- und Mittelamerika im deutsch-überseeischen Außenhandel. Auch geht der Verfasser auf den Handel der ehemaligen deutschen Kolonien ein und betont mit Recht die auf Zusammengehörigkeitsgefühl beruhenden Beziehungen, die z. B. ihren Ausdruck finden in der großen letztjährigen Einfuhrsteigerung Deutschlands aus diesen Gebieten.

Zusammenfassend ergibt sich für das Jahr 1936 gegenüber 1932 eine starke Belebung des deutschen Außenhandels mit Osteuropa und den genannten selbständigen Überseegebieten, während Westeuropa und

die Vereinigten Staaten von Amerika eine negative und ungünstige Entwicklung aufweisen.

Die Darlegung der territorialen Neuverteilung der Länder wird schließlich noch in aufschlußreicher Weise ergänzt durch statistische Angaben über die Verlagerungen in den einzelnen Waren. Sie zeigen, daß sich ein Umbau großen Stils vollzogen hat, der manchen eingesessenen Lieferanten innerhalb weniger Jahre hat verschwinden und neue Häuser an ihre Stelle treten lassen, ein Geschehnis, das zugunsten der unerläßlichen Sicherheit und Stetigkeit unserer jungen neuen Nationalwirtschaft nicht zu vermeiden war.

Die derart vom Verfasser an Hand der Ergebnisse der Außenhandelsstatistik im einzelnen belegten und erläuterten, hier nur auszugsweise berührten Erfolge des deutschen Außenhandels sind Bestandteile der unendlich mühsamen Tages- und Berufsarbeit der wirtschaftspolitischen Regierungsstellen. Mit Recht bezeichnet der Verfasser unter Bezug auf die vom Reichswirtschaftsministerium alljährlich herausgegebenen „Übersichten über den Stand der wirtschaftspolitischen Beziehungen Deutschlands" als Aufgabe der deutschen Handelspolitik, „aus dem Widerstreit der deutschen mit den ausländischen Interessen einen billigen Ausgleich zu finden". Die verschiedensten Probleme des handelspolitischen Vertragssystems: die Sicherstellung der Gegenseitigkeit mittels Zahlungs- bzw. Verrechnungsabkommen und mittels staatlicher Steuerung des gesamten Außenhandels, auch der Ausfuhr, die Beseitigung laufend auftretender Störungen durch die Tätigkeit der Regierungsausschüsse — sie alle bestimmen das künftige Außenhandelsbild Deutschlands. In bescheidener Zurückhaltung, aber unter Betonung der hohen Verpflichtung, die Staat und Wirtschaft, Produzent und Händler gleichermaßen obliegt, um ihr geschäftliches Handeln mit den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen abzustimmen, schildert der Verfasser anschaulich die Aufgaben und Ziele der amtlichen Außenhandelsstatistik. Seine kurzen Ausführungen machen nachdrücklich klar, daß dieses Werk, an dessen Aufbau und Entwicklung er an erster Stelle Pate steht, ein unentbehrliches Werkzeug für jeden ist, dem die Kenntnis der Ergebnisse des Außenhandels zur Aufgabe gestellt ist.

In seinem Ausblick in die Zukunft erläutert der Verfasser die künftige Befreiung der deutschen Wirtschaft, die Weltpreisgestaltung und die Konjunkturbewegungen. Durch Erzeugungsschlacht und Vierjahresplan wird die deutsche Einfuhr so gestaltet, daß eine Gefährdung der Lieferungen tunlichst ausgeschlossen bleibt. Die dadurch bedingten Verlagerungen größten Ausmaßes im Welthandel werden zum Studium der Ordnung des friedlichen Leistungswettbewerbs führen, aufgebaut auf festgefügte Nationalwirtschaften und auf der gemeinsamen Arbeit am Wohlstand der Völker. Schon findet der Verfasser in dem Unterschied von Weltproduktionssteigerung und Welthandel einen Beweis der gewaltigen Wandlung und Gesundung in den Nationalwirtschaften und — nach den Worten Bernhard Köhlers — einen sprechenden Ausdruck für den Vorboten „eines Welthandels, der von dem kräftigen Willen arbeitsfreudiger Völker getragen wird".

Nach dem Gesagten erübrigen sich weitere Worte über die eingehende und lehrreiche Behandlung des Stoffes, der nicht nur den Produzenten, den Händler und Statistiker, sondern ganz allgemein jeden in der Wirtschaft tätigen Deutschen angeht. *Dr. Hardt.*

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen, herausgegeben von Geh. Regierungsrat Ernst Meyer und Geh. Regierungsrat Dr. F. Müller im Verlage für Staatswissenschaften und Geschichte, Berlin W 50. Jahrgang 1937 (Band 3 und 4, acht Hefte; Preis je Band 20 RM).

Auch der vorliegende Jahrgang erfüllt seine Aufgabe, einen Überblick über das gesamte Verkehrsrecht Deutschlands zu geben. Die Vorzüge dieser umfassenden Betrachtungsweise liegen auf der Hand; neben der rein wissensmäßigen Erweiterung des Gesichtskreises wird dem Leser eine Fülle von Vergleichsmöglichkeiten und Anregungen aus verwandten Rechtsgebieten geboten, die ihm bei seiner wissenschaftlichen oder praktischen Arbeit zugute kommen. So werden beispielsweise die unten behandelten Aufsätze aus dem Postrecht dem bei der Deutschen Reichsbahn tätigen Verwaltungsbeamten manches Lesenswerte bieten, und es wird die wiedergegebene Rechtsprechung zum Eisenbahnhaftpflichtrecht hier und da auf verwandte Probleme im Haftpflichtrecht der Kraftfahrzeuge hinweisen (z. B. bei der Frage nach dem Umfang der Ueberwachungspflicht gegenüber Bediensteten, die auch bei Kraftfahrzeugen, namentlich bei den sogenannten „Schwarzfahrten", eine große Rolle spielt). Neben dieser auf das Allgemeine ausgerichteten Einstellung vermittelt die Zeitschrift auf den Sachgebieten des Eisenbahn- und Kraftfahrrechts eine Fülle von Entscheidungen des Reichsgerichts und der Instanzgerichte. Wer sich daher mit Fragen der genannten Art zu beschäftigen hat, wird an der reichhaltigen Sammlung von Fällen des täglichen Lebens nicht vorüber gehen können, die ein wichtiges Handwerkszeug für die Rechtsanwendung bildet und zugleich ein blutvolles Bild von den Auswirkungen des deutschen Eisenbahn- und Kraftfahrrechts gibt. Auf anderen Sondergebieten des Verkehrswesens, die von anderen Zeitschriften berücksichtigt werden (so z. B. die u. a. vornehmlich dem Schiffahrtsrecht gewidmete Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitschrift oder die das Straßenwesen behandelnde „Straße"), hält die besprochene Zeitschrift sich dagegen beim Abdruck von Urteilen zurück und beschränkt sich auf die Wiedergabe oder den Hinweis auf besonders wichtige Entscheidungen. Das gleiche gilt von der Rechtsprechung zum internationalen Eisenbahnrecht, die nur mit einigen Gerichtsurteilen vertreten ist. — Der Wert des dargebotenen Stoffes wird dadurch erhöht, daß sowohl die Abhandlungen wie die Besprechungen der Entscheidungen meist aus der Feder von Männern stammen, die das von ihnen behandelte Sachgebiet berufsmäßig und zum Teil an führender Stelle bearbeiten und daher in besonderem Maße als Sachkenner anzusehen sind.

Mit einer bei der schwebenden Rechtsreform angeschnittenen Frage, den „Haftbarkeiten und Entlastungseinwendungen im Verkehrsrecht", befaßt sich Goltermann. Er gibt einen klaren Überblick über die nach deutschem Recht bestehenden Grade der Haftung für Unfälle bei der Beförderung zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft. Eine für den Außenstehenden fast verwirrende Fülle von Abstufungen der Schadensersatzgründe tut sich auf. Bestehen doch allein schon bei den Landbeförderungsmitteln wichtige Unterschiede, je nachdem man seine Güter der Eisenbahn, der Straßenbahn, einem Kraftfahrzeug oder einem Pferdefuhrwerk, der Post oder einem Spediteur anvertraut. Hierzu tritt die zum Teil noch bestehende territoriale Rechtszersplitterung. So ist die Sachschadenshaftung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in den einzelnen deutschen Ländern verschieden geregelt und beruht beispielsweise in Preußen heute noch auf dem vor genau hundert Jahren erlassenen Eisenbahngesetze. So ist es denn auch nicht verwunderlich, wenn manche Gesetze zum Teil einen verkehrsfremden, wenn nicht gar verkehrsfeindlichen Geist atmen. Man wird daher dem Verfasser darin beipflichten müssen, wenn er den schon von vielen Rechtswahrern auf dem Salzburger Juristentag 1928 erhobenen und seitdem nie mehr verstummten Ruf nach einem einheitlichen und modernen Reichsverkehrsrecht erhebt. —

Schleichers Aufsatz über „Die Neuregelung des Luftfahrtrechts" lenkt die Aufmerksamkeit auf ein Rechtsgebiet, das seit Erlaß des Luftverkehrsgesetzes von 1922 durch wiederholte Änderungen unübersichtlich geworden war. Es ist jetzt zusammengefaßt im Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936, das in erster Linie das Luftpolizei- und Lufthaftpflichtrecht enthält, und in der neuen Verordnung über den Luftverkehr. Schleicher schildert die in diesen Vorschriften enthaltenen Neuerungen gegenüber dem bisherigen Rechtszustande, z. B. die Vereinfachung des Zulassungsverfahrens für die Luftfahrzeuge, das Recht der Flughäfen, die verschärften Bestimmungen über die Zulassung der Luftbildtätigkeit, die Besonderheiten des Rechts der Enteignung für Zwecke der Luftfahrt und das Luftpolizeirecht.

Einem über die Grenzen Deutschlands hinaus bedeutsamen Thema ist der Aufsatz von Baur „Zum Austritt Deutschlands aus den Internationalen Stromkommissionen" gewidmet. Wir sehen, wie die mit dem Westfälischen Frieden von 1648 beginnende und in der Wiener Kongreßakte von 1815 für Europa allgemein anerkannte Regelung des Rechts der Anliegerstaaten eines Stroms auf Freiheit der Strombenutzung und auf Gleichbehandlung im Versailler Diktat zu Lasten von Deutschland einseitig geändert worden ist. Im Vordergrund der Darstellung stehen dabei naturgemäß der Rhein und die Donau. Recht aufschlußreich ist anschließend die Rechtsentwicklung nach 1919 geschildert, die nach manchen vergeblichen Versuchen einer Revision im Verhandlungswege in der Erklärung des Führers und Reichskanzlers vom 14. November 1936 gipfelte, in der Deutschland seinen Austritt aus sämtlichen internationalen Stromkommissionen erklärte und sich von allen Bestimmungen des Versailler Diktats über die auf deutschem Gebiet befindlichen

Wasserstraßen lossagte (ein Vorläufer der weitergehenden allgemeinen Erklärung vom 30. Januar 1937). In derselben Erklärung hat die Reichsregierung freiwillig die Freiheit der Schiffahrt auf den internationalen Strömen sowie ihre Bereitschaft zur Gleichbehandlung und zur Zusammenarbeit der Uferstaaten ausgesprochen. Die Tragweite dieser Erklärung wird im einzelnen dargelegt.

Das Postrecht ist mit drei Aufsätzen vertreten. An Hand eines rechtsgeschichtlichen Überblicks schildert Hellmuth „Die staats- und verwaltungsrechtliche Stellung der Deutschen Reichspost". Nach eingehender Würdigung der einander widerstreitenden privatwirtschaftlichen und hoheitsrechtlichen Auffassung über das Wesen der Deutschen Reichspost kommt der Verfasser in Übereinstimmung mit den von Reichspostminister Ohnesorge kürzlich veröffentlichten Gedankengängen zu dem Ergebnis, daß nur die letztgenannte Auffassung dem Wesen der Reichspost gerecht wird. Bemerkenswert ist seine Schlußausführung, in der Bedenken gegen die bisher vom öffentlich-rechtlichen Standpunkt fast allgemein vertretene Einordnung der Post unter den Anstaltsbegriff geäußert werden. Vom selben Verfasser wird die Rechtsstellung des Wegeeigentümers gegenüber dem Mitbenutzungsrecht der Reichspost an öffentlichen Wegen dargestellt. Angesichts der Beförderungspflicht der öffentlichen Eisenbahnen sind die Ausführungen von Walter über „Die wirtschaftlichen Grenzen der Betriebspflicht der Deutschen Reichspost im Lichte des Verkehrsrechts" auch für den Eisenbahner in mancher Hinsicht der Beachtung wert. Die dabei entwickelten betriebswirtschaftlichen Gedankengänge sind allerdings auf die Eisenbahnen schon deshalb nicht ohne weiteres übertragbar, weil das früher dem rechtlichen Monopol der Reichspost entsprechende tatsächliche Verkehrsmonopol der Eisenbahn nicht mehr besteht.

Die meisten Abhandlungen sind dem Eisenbahn- und Kraftfahrrecht vorbehalten. Das den Lesern des Archivs durch Kittels Aufsatz über die Grundgedanken der neuen Reichsbahngesetzgebung bekannte Thema „Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn nach der neuen Reichsbahn-Gesetzgebung" behandelt Kruchen. Nach kurzem Aufriß der geschichtlichen Entwicklung geht er auf die Rechtslage nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937 ein, das zusammen mit dem bisherigen Reichsbahngesetz in der Fassung vom 13. März 1930 bis zum Inkrafttreten eines neuen Reichsbahngesetzes die Grundlage der Reichsbahnverfassung bildet. Eine beim Bau der Berliner Nord-Süd-Bahn wieder aktuell gewordene Frage schneidet Wachtel, „Häuserschäden durch Grundwassersenkung beim Untergrundbahnbau", an. Mit Recht weist er darauf hin, daß die Grundwassersenkung in Berlin keineswegs allein durch die Bauten der Reichsbahn, sondern auch durch andere Großbauten (wie den Neubau der Reichsbank) und zahlreiche andere Faktoren (Asphaltierung, Kanalisierung, ständige große Wasserentnahme der Wasserwerke und Großbetriebe usw.) verursacht worden ist. Seine Auffassung, daß eine schematische Anwendung der auf diese Entwicklung nicht zugeschnittenen nachbarrechtlichen Vorschriften unangebracht sei, dürfte der Billigkeit entsprechen. Bemerkenswert sind in diesem Zusammenhang ein auf Seite 333 der Zeitschrift abgedrucktes Urteil des

Landgerichts Berlin, das die Schadensersatzpflicht der Reichsbank verneint, weil der ursächliche Zusammenhang zwischen der Grundwassersenkung und den Rissen in den Gebäuden des Klägers nicht nachgewiesen sei, sowie ein im Anschluß daran wiedergegebenes, zu einem anderen Ergebnis führendes Urteil einer anderen Kammer dieses Gerichts.

Mehrere Aufsätze handeln vom Recht des Eisenbahnbeförderungsvertrages. Zäpfel, „Lieferfristverlängerung nach dem IUeG.", tritt dafür ein, daß auch ein internationaler Verbandstarif rechtswirksam eine Verlängerung der Lieferfristen gemäß Artikel 11 § 10 IUeG. vorsehen kann, sofern dieser Verbandstarif sich inhaltlich als ein Ausnahmetarif mit ermäßigten Preisen darstellt.

Platz, „Schadensersatz der Eisenbahn bei falscher Frachtberechnung", wendet sich vom Standpunkt der Praxis aus gegen den Versuch, die Bahn für die falsche Tarifberechnung ihrer Bediensteten haftbar zu machen. Dichgans, „Die Nachprüfung der Verladung durch die Eisenbahn", untersucht, inwieweit die Bahn im Wagenladungsverkehr zur Nachprüfung der Verladung verpflichtet ist. Mit überzeugenden Gründen verneint er eine solche Verpflichtung insoweit, als die Bahn im Interesse des Absenders handeln würde; würden jedoch bei der Nachprüfung im Interesse der Betriebssicherheit schwerwiegende, das Gut gefährdende Mängel festgestellt, so seien sie dem Absender mitzuteilen. Anschließend ist die Rechtslage behandelt, die sich ergibt, wenn infolge von Verlademängeln die Eisenbahn oder unbeteiligte Personen geschädigt werden.

Die für die Eisenbahn ungünstige Rechtsprechung zur Frage der Schadenshaftung der Bahn wird von Abitz-Schultze in „Eisenbahn und Sorgfaltspflicht auf dem Gebiete des Haftpflichtrechts" eingehend kritisch gewürdigt. Er wendet sich dabei namentlich gegen die häufig zu beobachtende Neigung, das Verschulden des beim Betriebe der Bahn Verletzten gering zu bewerten oder zu Lasten der Bahn die sogenannte „gesteigerte Betriebsgefahr" in Rechnung zu stellen. Einem Teilgebiet dieser Fragen, nämlich der Behandlung von Unfällen an Wegübergängen der Eisenbahn, widmet Wachtel eine eingehende Untersuchung: „Inwieweit können die Maßnahmen der Verwaltungsbehörden zur Sicherung von Wegübergängen über Reichsbahnstrecken durch die Gerichte nachgeprüft werden?" Er legt dar, daß die Annahme einer gesteigerten Betriebsgefahr oder gar eines Verschuldens der Bahn wegen fehlender Schranken oder schlechter Sichtverhältnisse an Bahnübergängen mit der hoheitsrechtlichen Planfeststellung und der laufenden Überwachung der Anlagen durch die Aufsichtsbehörde unvereinbar sei und daß die Gerichte daher die Zweckmäßigkeit der Anlagen nicht nachprüfen dürften. Die gleiche Auffassung vertritt der Mitherausgeber der Zeitschrift in zahlreichen Anmerkungen zu den abgedruckten Gerichtsentscheidungen, wobei er unter anderem darauf hinweist, daß den Gerichten die Unterlagen zur sachgemäßen Beurteilung der im ganzen Reich nach einheitlichen verkehrspolitischen Gesichtspunkten gehandhabten Sicherung der Wegübergänge fehlen. Die Rechtsprechung nimmt jedoch, wie aus den zahlreichen mitgeteilten Entscheidungen zu ersehen ist, ganz überwiegend für sich das Recht der Nachprüfung in Anspruch, ob im Einzel-

falle eine besondere „gesteigerte" Betriebsgefahr vorgelegen hat. — Einer Sonderfrage zum „Rückgriffsrecht der Eisenbahn beim Zusammenstoß von Eisenbahn und Kraftwagen" ist eine Untersuchung von Biermann gewidmet.

Auf die reichhaltige Rechtsprechung zum Eisenbahnrecht kann in diesem Zusammenhang nicht näher eingegangen werden. Neben zahlreichen zivilrechtlichen Entscheidungen finden sich Urteile über Fragen des öffentlichen Rechts, wie zum Bau-, Wege-, Beamten- und Strafrecht. Allgemeines Interesse verdient ein Reichsgerichtsurteil, das sich mit der Anwendung des Satzes „Gemeinnutz vor Eigennutz" auf die Deutsche Reichsbahn befaßt. Die Reichsbahn war in dem zugrunde liegenden Falle von einem Reklamationsbüro auf Rückerstattung überhobener Frachten verklagt worden und hatte zu ihrer Verteidigung geltend gemacht, daß die Klägerin damit Ansprüche erhebe, die von ihr gewerbsmäßig und in gewinnsüchtiger Absicht aufgekauft worden seien und sich gegen das Volksvermögen und die Volksgemeinschaft richteten. Einem derartigen Vorgehen stehe der Arglisteinwand entgegen. Das Reichsgericht weist den Einwand der Reichsbahn zurück und führt u. a. aus, die gemeinnützige Aufgabe der Reichsbahn bestehe in erster Linie darin, den Eisenbahnbetrieb in sicherer, den Verkehrsbedürfnissen entsprechender Weise durchzuführen und jedem gegen Zahlung der tarifmäßigen Gebühr zur Verfügung zu halten. Daraus folgert das Reichsgericht die Unbegründetheit des erhobenen Einwandes (S. 388). Ob die dem Reichsgericht dabei unterlaufene bedenkliche Gleichsetzung der Reichsbahn mit „anderen Gewerbetreibenden" zur Begründung mit herangezogen werden mußte, mag dahingestellt bleiben.

Die zahlreichen Veröffentlichungen zum Straßenverkehrsrecht sind jetzt deshalb nur noch mit Vorbehalt verwertbar, weil die Reichsstraßenverkehrsordnung inzwischen durch die „Verordnung über das Verhalten im Straßenverkehr" und die „Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr" vom 13. November 1937 ersetzt worden ist. Trotzdem behält die von Unruhsche Darstellung „Der Verkehr auf der Straße und die Gestaltung des Reichsrechts" auch heute noch ihren Wert, weil sie einen Überblick über die Entwicklung seit 1871 gibt und zum bestehenden Rechtszustand überleitet. Dieser ist in seinen Grundzügen von Müller, „Das neue Straßenverkehrsrecht", unter Hervorhebung der wichtigsten Änderungen (strafrechtliches Einschreiten nicht erst bei Ordnungswidrigkeiten mit schädlichem Erfolg, sondern schon bei Gefährdung; Regelung des Straßenverkehrs durch mehr Einzelregeln unter Verzicht auf eine Generalklausel, teilweise erschwerte Zulassung zum Verkehr) geschildert.

Die „Verkehrsrechtlichen Abhandlungen und Entscheidungen" werden künftig in zwölf Lieferungen jährlich (statt bisher acht) erscheinen. Mögen sie ihrer Aufgabe, ein den Belangen aller Beteiligten gerecht werdender Mittler zwischen der Theorie und Praxis zu sein, treu bleiben! *Kruchen.*

Schmidt, Walther, Prof. Dr. Die Binnenschiffahrt Deutschlands. Mit einer Übersichtskarte. 136 Seiten. Verlag Dr. Karl Moninger, Karlsruhe a. Rh. Preis 2,70 RM.

In dem 37 Seiten umfassenden ersten Teil: „Die deutsche Binnenschiffahrt" wird zunächst die geschichtliche Entwicklung bis zum 19. Jahrhundert, im 19. Jahrhundert und während der Folgezeit bis nach dem Kriege in anschaulicher Weise geschildert. Mit Recht hebt der Verfasser die schwere Beeinträchtigung hervor, die die Binnenschiffahrt in früherer Zeit durch die politische Zersplitterung des Reichs in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht erfahren hat. Der Überblick schließt mit der Darstellung der dem Reich durch die Internationalisierung der deutschen Ströme gemachten Auflagen und einigen kurzen Ausführungen über den 1921 erfolgten Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. Alsdann werden die politische und wirtschaftliche Bedeutung sowie die Aufgaben der Binnenschiffahrt behandelt. Die Darlegungen erstrecken sich auf die wiedergewonnene Freiheit der deutschen Ströme, auf Wehr- und Geopolitik, Zusammenarbeit zwischen Binnenschiffahrt und anderen Verkehrsmitteln, Gliederung der Binnenschiffahrt und auf wirtschaftliche Fragen. Der nun folgende zweite Teil: „Die deutschen Wasserstraßengebiete" bringt auf 99 Seiten Einzelabhandlungen über die ostdeutschen Wasserstraßen, das Odergebiet, Elbegebiet, Wesergebiet, Emsgebiet, Rheingebiet und das Donaugebiet.

Im ganzen betrachtet stellt das Werk einen gelungenen Versuch dar, in großen Zügen über die Binnenschiffahrt und die ihr dienenden Wasserstraßen zu unterrichten. Allerdings enthält das Buch an verschiedenen Stellen Angaben, die einer irrtümlichen Auffassung entspringen und der Berichtigung bedürfen. So ist zu bemerken zu

Seite 9: Der Wasserreichtum war damals nicht größer als in der Jetztzeit.

Seite 16: Die Bemühungen der Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldeisenbahnwesens, die ins Stocken geratene Binnenschiffahrt wieder in Gang zu bringen, sind nicht ohne Erfolg geblieben.

Seite 18 und 19: Die Ausführungen über die Beschaffung der nötigen Geldmittel durch erhöhte Wasserstraßenabgaben und über Gesetze zur Regelung der Binnenschiffahrt, die einen großzügigen Ausbau ankünden, gehen fehl.

Seite 27: Nicht die Unterelbe, sondern die Elbe von der Reichsgrenze bis zur Seevemündung bei Hamburg wird durch die Niedrigwasserregulierung befahrbarer gemacht.

Es wird die Mittelweser von Minden bis Bremen und nicht die Unterweser kanalisiert.

Seite 29: Der Sitz des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt ist nicht in Duisburg, sondern in Berlin.

Seite 30: In der Spalte Tonnenkilometer ist zu setzen „Milliarden" statt „Millionen".

Seite 50: Das Schiffshebewerk Niederfinow kürzt bei einer Hubdauer von 5 Minuten die Durchschleusungszeit von 2 Stunden auf 20 Minuten ab.

Seite 51: Es ist zu setzen
Stauwerder an der Klodnitz statt Sersno an der Drame,
Berghof statt Borganie,
65 Millionen statt 40 Millionen cbm,
6 Doppelschleusen statt 6 einfache Schleusen (Adolf-Hitler-Kanal).

Seite 63: Bei der Saaletalsperre Hohenwarte ist zu setzen:
190 Millionen statt 180 Millionen cbm.

Eine Neuordnung des Gesetzes von 1911 ist nicht vorgenommen worden.

Die Mittel zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe sind erstmalig durch den Haushaltsplan 1935, nicht aber durch ein besonderes Reichsgesetz bereitgestellt worden.

Die Bezeichnung Göring-Kanal ist unrichtig. Der Kanal wird Gosener Kanal genannt.

Seite 73: Der Elbe-Trave-Kanal heißt jetzt Elbe-Lübeck-Kanal.

Die vorstehend aufgeführten Unvollkommenheiten sind nicht so erheblich, daß der Wert des Buches, das eine außerordentlich fleißige Arbeit darstellt, darunter leiden könnte. Es ist dem Verfasser zu bestätigen, daß er die Aufgabe, im Rahmen der von Prof. Dr. Geisler herausgegebenen Buchreihe: Geographie der „Deutschen Sammlung" eine kurze zusammenfassende Darstellung der Binnenschiffahrt Deutschlands zu geben, in geschickter Weise gelöst hat. *Weidner.*

Krauthausen, U. Nachtrag zum Deutschen Beamtengesetz und zur Reichsdienststrafordnung. Verlag J. Schweitzer (Artur Sellier), München. 171 Seiten. Preis 1,40 RM.

Der in der Reihe der Schweitzerschen blauen Textausgaben im Taschenformat erschienene Nachtrag zum Deutschen Beamtengesetz und zur Reichsdienststrafordnung stellt eine Ergänzung der Textausgabe dieser beiden Gesetze dar. Er enthält eine vom Verfasser mit einigen Erläuterungen versehene Sammlung der bis Ende September 1937 erlassenen Durchführungsbestimmungen und Erlasse zum Deutschen Beamtengesetz und zur Reichsdienststrafordnung. Ein besonderer Vorzug des Nachtrags liegt darin, daß er über diese Sammlung hinaus in zwei besonderen Abschnitten Hinweise auch auf die sonstigen wichtigsten Gesetze, Verordnungen und Erlasse beamtenrechtlichen Inhalts bringt, die bis etwa zum gleichen Zeitpunkt erschienen sind, so auf das Erstattungsgesetz, das Deutsche Polizeibeamtengesetz, das Gesetz über Beamtenvereinigungen, die Erlasse in der Freimaurerfrage, zur Frage der Beurlaubung von Beamten für Zwecke der NSDAP., ihrer Gliederungen, angeschlossenen Verbände usw. u. a. m.

Das Büchlein wird denen, die sich mit beamtenrechtlichen Fragen zu befassen haben, die praktische Anwendung der beiden bedeutsamen Gesetze wesentlich erleichtern. *Dr. Kirste.*

Straßenverkehrsrecht. Die neue Straßenverkehrsordnung und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Verlag C. H. Beck'sche Buchhandlung, München. 186 Seiten. Preis 1,50 RM.

Das Straßenverkehrsrecht ist durch die vier Verordnungen vom 13. November 1937 umgestaltet worden. Der Rechtsstoff, der bisher in der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung von 1934 und der dazu ergangenen Ausführungsanweisung zusammengefaßt war, findet sich jetzt in der „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung" des Reichsverkehrsministers, der „Straßenverkehrs-Ordnung" des Reichsinnenministers und der demnächst zur Veröffentlichung gelangenden gemeinsamen Dienstanweisung der beiden Minister zur Durchführung der genannten Verordnungen. Diese Aufspaltung des Rechtsstoffes beruht auf der mit Gesetz vom 10. August 1937 vorgenommenen Teilung der bis dahin alleinigen Zuständigkeit des RVM. Als Richtlinie für die Teilung galt: Die Voraussetzungen für die Teilnahme am Verkehr regelt der RVM., das Verhalten im Verkehr der RMdI. Wäre diese Linie streng eingehalten worden, so würde es nicht schwer sein, sich in dem neugestalteten Rechtsgebiet zurechtzufinden. Tatsächlich aber enthält die „Verkehrsordnung" eine Reihe Bestimmungen, die nicht oder überwiegend nicht das Verhalten im Verkehr betreffen, sondern die Voraussetzungen für die Teilnahme am Verkehr. Nehmen wir als Beispiel die Vorschriften über die Beleuchtungseinrichtungen der Fahrzeuge. Sie finden sich für Kraftfahrzeuge in der Zulassungsordnung des RVM., für nichtmotorische Fahrzeuge, also in erster Linie für Fuhrwerke, dagegen in der Verkehrsordnung, aber auch wieder nicht in vollem Umfang: Die Beleuchtungsvorschriften für Fahrräder sind in der Zulassungsordnung enthalten. Die Bestimmungen über Rückstrahler an Kraftfahrzeugen bringt die Zulassungsordnung, an den übrigen Fahrzeugen, also den nichtmotorischen, die Verkehrsordnung, an Anhängern aber wieder die Zulassungsordnung. Wer sein Kraftfahrzeug freigestellt wissen will von dem Zwang, eine mechanische Einrichtung zum Anzeigen der beabsichtigten Richtungsänderung zu haben, hat es beim RVM. zu beantragen; von der Pflicht, auf dem so freigestellten Fahrzeug die Richtungsänderung anzuzeigen, aber befreit der RMdI.

Man erkennt hieraus, welchen besonderen Wert eine handliche Textausgabe gerade angesichts dieser äußern Gestaltung des Rechts hat. Auch der Benutzer eines umfangreichen Erläuterungswerks wird sie mit Vorteil heranziehen; sie wird ihm die Vorarbeit der Feststellung: wo finde ich überhaupt die einschlägige Vorschrift? erheblich erleichtern. Und darin liegt der Hauptgebrauchswert der vorliegenden Textausgabe in der bekannten Beck'schen Sammlung. Das Buch bringt die oben erwähnten Verordnungen, ferner aber die sonstigen einschlägigen Bestimmungen. Gegenüber diesem reichhaltigen Inhalt fällt nicht ins Gewicht, daß die für die Handhabung der neuen Vorschriften nicht unwichtige, eingangs erwähnte Dienstanweisung noch nicht in dem Werk enthalten sein kann. Sein oben dargelegter Wert wird dadurch nicht herabgemindert. *Dr. Müller.*

Darsow-Müller-Nicolaus, Kommentar zum Luftschutzgesetz und den Durchführungsbestimmungen. 304 Seiten. Loseblattausgabe. C. H. Becksche Verlagsbuchhandlung, München und Berlin 1938. Leinenband 9,50 RM.

I. Aus dem Flugzeug als dem jüngsten Verkehrsmittel hat sich fast gleichzeitig auch die Luftwaffe als jüngstes und zugleich als ein außerordentlich wichtiges Kriegsmittel entwickelt. Es ist die Eigenart der Luftwaffe, daß sie weit mehr als die anderen Kampfmittel auch die Zivilbevölkerung und die Einrichtungen des zivilen Lebens trifft, weil die moralische, psychologische Wirkung auf die Zivilbevölkerung eines der hervorragenden Ziele des Luftangriffs ist. Deshalb ist der Schutz gegen Luftangriffe nicht bloß eine militärische Frage der Luftabwehr. Sie ist, praktisch genommen, sehr stark auch eine Frage des Schutzes der Zivilbevölkerung gegen die materiellen Schäden (insbesondere Gasschäden und Ausbreitung von Brand) wie gegen die moralische Wirkung der Einschüchterung.

Dieser „Luftschutz" im eigentlichen Sinne ist durch ein besonderes Luftschutzgesetz vom 16. Juni 1935 zur Aufgabe des Reichs erklärt und dem Reichsminister der Luftfahrt übertragen worden. Nach dem Gesetz sind alle Deutschen zu Dienst- und Sachleistungen für den Luftschutz verpflichtet. Neben dem Luftschutz-Warndienst und den Aufgaben der Polizei für Sicherheits- und Hilfsdienst sind der besondere Werkluftschutz und der sogen. Selbstschutz aufgebaut worden. Den Selbstschutz überträgt das Gesetz in erster Linie dem eigens dafür bestehenden Reichsluftschutzbund, der in einer vorzüglichen, weitgreifenden Organisation die gesamte Bevölkerung zu erfassen und zu aktiver Mitarbeit heranzuziehen sucht, und dem auch die Ausbildung der Selbstschutzkräfte obliegt.

Die Reichsbahn und ihre Gefolgschaft sind am Luftschutz doppelt interessiert: Einmal führt selbstverständlich auch die Reichsbahn für ihren Betrieb den Luftschutz durch, und zwar tut sie das nicht in der allgemein für den Werkluftschutz vorgesehenen Art, sondern als „besondere Verwaltung" des Reichs nach besonderen Weisungen (§ 22 der Ersten Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz vom 4. Mai 1937). Daneben ist aber noch jedes Gefolgschaftsmitglied der Reichsbahn als Reichsbürger und im besonderen sind auch deren Familienangehörige einerseits für ihre Person der Betreuung des Luftschutzes anvertraut und anderseits auch persönlich der aktiven Luftschutzpflicht unterworfen. Viele von ihnen gehören bereits freiwillig dem Reichsluftschutzbund an.

II. Das vorliegende Buch behandelt das gesamte Luftschutzrecht. In ihm bringen die bei der Schaffung des Luftschutzrechts beteiligten Sachbearbeiter eine eingehende Erläuterung des verwaltungsmäßig und rechtlich schwierigen Stoffes. Das Werk enthält das Luftschutzgesetz, die Durchführungsverordnungen und die Ausführungsbestimmungen nach dem Stande vom 1. Januar 1938 mit einer ausführlichen Kommentierung. Die Erläuterungen beantworten eine Fülle von Fragen aus den verschiedensten Gebieten des Luftschutzes. In einem umfangreichen Anhang sind die Erlasse der beteiligten

Ministerien, die vorläufige Ortsanweisung für den Luftschutz der Zivilbevölkerung und polizeiliche Vorschriften grundsätzlicher Art im Wortlaut enthalten.

Das Buch erscheint in der sogen. Loseblattform. Damit ist es möglich, es fortlaufend auf dem neuesten Stand zu erhalten. Die Herausgabe eines solchen Buches als Zusammenfassung von Einzelblättern ist etwas Neues, ein buchtechnischer Fortschritt. Voraussetzung für den Erfolg dieser Neuerung ist es allerdings, daß es dem Verlag gelingt, den Versand der Ergänzungsblätter, für die dem Buch Bestellzettel beiliegen, gut zu organisieren. Dem Inhaber des Buches dürfen durch die Lieferung, durch Versandspesen und durch die Art der Zahlung nur ganz geringfügige Kosten entstehen; andernfalls dürften die Bestellungen auf Ergänzungsblätter ausbleiben und damit die Loseblattform ihren Zweck verfehlen. *Kittel.*

Blum, Otto, Professor Dr.-Ing. „Städtebau." Handbibliothek für Bauingenieure. Herausgegeben von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. e. h. Robert Otzen. 2. Teil, 1. Band. 2. Auflage. VIII, 244 Seiten. 143 Abbildungen. Verlag: Julius Springer, Berlin. Preis geb. 22,50 RM.

Kaum eine Erscheinung unserer heutigen Lebensformen hat einen stärkeren Einfluß auf unsere Lebensäußerungen und unsere Volksentwicklung als die Bildung der Städte. Der „Städtebau" ist daher eine der bedeutendsten Ausdrucksformen unseres Lebens und unserer Kultur. Seine Handhabung ist eine Kunst, die ein feines Empfinden für artgemäße Lebensgestaltung und ein großes Wissen von allen das Leben beeinflussenden Erscheinungen voraussetzt. Als Wissensgebiet ist er vielen Bereichen der Volkswirtschaft, der Verwaltung und des Bauschaffens übergeordnet. Keinesfalls ist er ein Teilgebiet des Hochbaus (der Architektur), wie in vielen Laien- und auch in manchen Fachkreisen angenommen wird, eine Meinung, die durch die Zusammenfassung des Städtebaus mit dem Hochbau in den Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst besonders Nahrung findet. Der Hochbau sowie das Wohn- und Siedlungswesen ist ein wichtiges Element, eine Zelle, die die Stadt aufbaut, aber doch nur eine konstruktive Einzelheit darstellt. Der Städtebauer muß vor allem die geistigen und wirtschaftlichen Grundlagen für das Werden und Bestehen der Städte beherrschen. Solch ein Mann kann aus dem Hochbau, aus der Verwaltung, aus dem Tiefbau oder der Wirtschaft hervorgehen. Sehr vorteilhaft ist es meistens, wenn er, beim Durchlaufen der Schule des praktischen Bauwesens, mit den wirtschaftlichen Grundlagen und den Bedingungen für den Stadtkörper vertraut wurde, wie das besonders beim Verkehrswesen der Fall ist. Das Verkehrswesen

ist nicht nur das verbindende Element zwischen den anderen Stadtbauelementen, sondern das unter ihnen, das die Stadtbildung überhaupt bedingt und stets aufs stärkste beeinflußt. Es schafft die geistigen und wirtschaftlichen Grundlagen für ihr Bestehen. Gewerbe, Handel, Verwaltung, Wehrkraft, Kulturleistung sind in hohem Maße abhängig vom Verkehr. Auf ihnen beruht aber die Stadt, besonders die Großstadt. Ohne Verkehr kann sie ihre Aufgaben nicht erfüllen, ohne Verkehr kann sie sich aber auch nicht am Leben erhalten, kann nicht arbeiten, ja nicht einmal vegetieren! Lage, Bauart, Entwicklung, Lebenshaltung, alles muß sich daher nach dem wichtigen Vermittler ihres Lebensbornes richten.

Im Städtebau hat deshalb der Verkehrsmann die wichtigsten Entscheidungen zu treffen. Nicht der Verkehrstechniker, dessen Sichtweite nicht über die konstruktiven Teile und die privatwirtschaftliche Rentabilität der Verkehrsmittel hinausreicht, sondern der, der diese wohl als Handwerkszeug beherrscht, aber darüber hinaus die Zusammenhänge mit den Lebensvorgängen des Volkskörpers bis in ihre letzten Auswirkungen übersieht. Deshalb ist weder der berufen, über Städtebau zu schreiben, der sich vorwiegend mit der baulichen Gestaltung der Einzelheiten der Hochbauten beschäftigt, noch der, der die so wichtigen Tiefbauten betreut, sondern nur der, der das Zusammenarbeiten des Ganzen mit dem übrigen Volkskörper und der Einzelteile untereinander als organische Glieder übersieht und beherrscht.

Aufgabe muß sein, Bewegung und Richtung der Entwicklung zu erkennen, ihr ein Ziel zu setzen, und darauf hinzusteuern. Es kann nicht so bleiben, daß das deutsche Volk Objekt der technischen Entwicklung bleibt, die bis heute vom Gewinnstreben, der Wirtschaftsentwicklung, der Geschmacksrichtung und dem Vergnügungstrieb unter falscher Ausnutzung des Erfindergeistes vorgetrieben wurde, bei der erst jetzt eine Steurung durch weise Einsicht beginnt.

Es ist deshalb aufs dankbarste zu begrüßen, wenn ein Mann wie Professor Blum von seiner hohen Warte aus dies umfassende Gebiet beleuchtet. Er benutzt dazu die Neuherausgabe seines 1921 zum erstenmal erschienenen gleichnamigen Werks, das damals unter Mitwirkung des verstorbenen Professors Schimpff und des Stadtbauinspektors W. Schmidt entstanden war. Bei der Neubearbeitung wurden nun die Beiträge dieser beiden Verfasser fortgelassen, da sie Gebiete behandeln, die inzwischen zu selbständigen Wissenszweigen entwickelt sind und in Sonderwerken bearbeitet werden müssen. Der gesamte Stoffaufbau wurde verändert. Alle im wesentlichen konstruktiven Fragen und technischen Sondergebiete sind dabei fortgelassen oder in der Behandlung auf das beschränkt, was Einfluß auf die Gesamtgestalt ausübt.

So blieb unter anderem zum Beispiel der Straßenbau bei der Neubearbeitung ohne Berücksichtigung. Straßen und Plätze werden nur als Glieder des Stadtkörpers und als Verkehrsträger behandelt, so weit

sie durch ihre Gestalt, Steigung, Richtung Einfluß auf die übrigen Glieder und den gesamten Stadtkörper ausüben. Auch bei den Verkehrsmitteln sind die konstruktiven Einzelheiten fortgelassen, jedoch ihre Eigenarten und Wirkungen sowie die Forderungen, die sie an den Gesamtkörper zu stellen haben, ausführlich bearbeitet worden. Ebenso ist mit dem Tiefbauwesen verfahren. Landesplanung und Raumordnung, denen der Städtebau sich unterzuordnen hat, wurden in besonderen Unterabschnitten behandelt. Auf die Fragen der Wehrkraft wurde überall hingewiesen, wo sie zu beachten sind. Das Wohn- und Siedlungswesen erfuhr in der Neuausgabe ebenfalls eine bedeutende Kürzung und wurde von den technisch konstruktiven Einzelheiten des Wohnbaus befreit. Die Bearbeitung dieses Abschnittes lag in den Händen des erfahrenen Fachmanns auf diesem Gebiet, des Professor Vetterlein, und paßt sich der Gesamthaltung des Werkes sehr gut an.

Ausführlich ist dagegen der Verkehr behandelt, der etwa ein Drittel des Umfanges des Werks in Anspruch nimmt. Trotzdem ist das Konstruktive fortgelassen, vielmehr sind die Bau-, Betriebs-, verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und politischen Grundlagen sowie die daraus folgenden Gesamtanordnungen eingehend behandelt. Der Verfasser begründet die Ausführlichkeit einerseits mit der innigen Verflechtung des Städtebaus mit dem Verkehr, andererseits mit den „merkwürdigen Ansichten" vieler Fachkreise darüber.

Dem Wohnungselend sind in der Einleitung besondere Worte gewidmet, die die soziale Einstellung des Verfassers kennzeichnen. Er zeigt, daß früher die Hauptaufgabe der Städtebauer auf Entfaltung der Kunst, auf Gestaltung der prächtigen Sitze der Großen, auf wirksame Gruppierung der Baumassen der Rathäuser, Kirchen und andern Gemeinbauten gerichtet war; heute dagegen vorwiegend auf die Sorge für die Volksmassen und für „arme Leute"!

Eingehend werden die Ursachen des Elends in den Städten und die Geschichte des Städtebaus behandelt. Fesselnd wirken sie durch die Betrachtungsart als Philosoph und besonders als Arzt, der nicht nur Diagnosen stellt, sondern heilt, hilft und aufbaut. Die geschichtliche Betrachtung ist stets im Hinblick auf die Gegenwarts- und Zukunftsentwicklung behandelt. Des Verfassers ganze Sorge ist dabei der gesunden Erhaltung des deutschen Volkes, der Verbesserung seiner Lebensbedingungen und der Höherentwicklung seiner Kultur und Kraft gewidmet. Er ruft stark das Gewissen der verantwortlichen Leiter an und öffnet ihnen die Augen. Die Schwächen und Schäden, die dem Stadtgebilde anhaften, werden rücksichtslos dargestellt, aber auch die Vorzüge und die Notwendigkeit der städtischen Ballung in vernünftigen Grenzen hervorgehoben.

Die Grundlagen und das Wissen um die Einflüsse auf den Städtebau sind stets in dem Sinne behandelt und von der Seite betrachtet, daß wir nicht die Knechte einer ungewollten Entwicklung bleiben, sondern

daß uns die Augen geöffnet werden, die Entwicklung zu steuern bzw. wo sie nicht aufzuhalten ist, ihren Verlauf zu erkennen, vorbeugende Maßnahmen zu treffen, um unvermeidliche Schäden zu mildern oder durch Gegenmaßnahmen an anderer Stelle auszugleichen. Damit ist das Werk, wie im Vorwort gesagt wird, geschaffen „für Studierende, und zwar für angehende Architekten und Bauingenieure, aber auch für Maschinen- und Elektroingenieure, die sich dem Verkehrswesen zuwenden wollen. Es soll den Anfängern, die in den Dienst von Städten und Gemeindeverbänden, Planungsbehörden, städtischen Verkehrsbetrieben, Eisenbahn-, Wasserbau- und Straßenbaubehörden treten, die Weiterbildung erleichtern; es soll den nicht technischen Gemeindebeamten, ferner den Beamten der Aufsichtsbehörden als Einführung in die so vielgestaltigen Probleme des Städtebaues dienen, und es soll schließlich allen denen Belehrung vermitteln, die an den so bedeutungsvollen Fragen der Gesundung unseres Siedlungswesens mitarbeiten wollen".

Die Einteilung und Formung des Stoffes ergibt sich aus der großen Erfahrung des Verfassers in der praktischen Bearbeitung von Städteplanungen und der Beratung in schwierigen Verhältnissen. Sie ist dem Gang der Praxis angepaßt und erleichtert dem Anfänger das Anpacken der Arbeit. Aus der praktischen Erfahrung ergibt sich auch die Stellung zu den Theorien im Städtebau und zu den Untersuchungsmethoden.

Eine willkommene Ergänzung erfährt das Werk durch ein Stichwortverzeichnis und ein großes Literaturverzeichnis, das die Wege für eingehenderes Studium der Sondergebiete weist. *Flörke.*

Blunck, Otto, Dr.-Ing. Kommentar zur Preisermittlung für massive Ingenieurbauten. 28 Seiten, 2 Abbildungen. Berlin, Wilhelm Ernst u. Sohn. Preis: steif geheftet 1,60 RM.

Das genannte Büchlein ist als Ergänzung zu dem auf S. 228/229 des Archivs für Eisenbahnwesen 1938 besprochenen Buche desselben Verfassers „Preisermittlung für massive Ingenieurbauten" bearbeitet worden. Es soll vor allem dazu dienen, in die praktische Anwendung des Preisermittlungsverfahrens einzuführen. Den Hauptteil des Büchleins bildet ein Musterbeispiel für eine Preisermittlung unter Anwendung der neuen Formblätter (vgl. die ebengenannte Besprechung). In einem Anhang wird erörtert, wie die in der „Preisermittlung für massive Ingenieurbauten" errechneten Unkostenzuschläge für normale Bauwerke dazu dienen können, um auch die Zuschläge für Bauten mit sehr hohem Stoffanteil zu ermitteln.

Auch dieses Büchlein sei allen Tiefbaufirmen und den Baubeamten der Behörden warm empfohlen. *Schaper.*

Anger, Georg, Dr.-Ing. Zehnteilige Einflußlinien für durchlaufende Träger. 2. verbesserte und erweiterte Auflage. Berlin, Wilhelm Ernst u. Sohn. 118 Seiten. Preis 10 RM.

Die 1. Auflage dieses Tabellenwerkes war in wenigen Monaten vergriffen; schon hieraus dürfte die Zweckmäßigkeit und Brauchbarkeit der Zusammenstellungen eindeutig hervorgehen. In der 2. Ausgabe wurden weitere Tabellen für Einzellasten in den Viertels- und Drittelspunkten hinzugefügt, was für den Hochbau bei Auflagerung von Nebenträgern auf Unterzügen und im Brückenbau bei Anordnung von Versteifungsträgern begrüßt werden wird. Das vorliegende Bändchen enthält somit — nach einer kurzen Einführung über den Aufbau der Clapeyronschen Gleichungen — in übersichtlicher Form die für die Lösung dieser Gleichungen erforderlichen Hauptformelgrößen für Stützenmomente, Feldmomente, Querkräfte und Auflagerkräfte, sodann die Belastungsanordnungen zur Berechnung der Größt- und Kleinstwerte der Momente und Querkräfte, in kurzer Form die Entwicklung der Einflußlinien und als Hauptteil die Verhältniswerte der Einflußordinaten für gebräuchliche Stützweitenverhältnisse und Feldteilungen.

Das Werk wird in der vorliegenden Form, mehr noch als in der 1. Auflage, nach wie vor ein wertvolles Hilfsmittel bei Berechnung durchlaufender Träger darstellen. *Seeger.*

Hempen, Dr. Wilhelm. Die Organisation der deutschen Verkehrswirtschaft, insbesondere die Unternehmungsformen in den einzelnen Verkehrszweigen. Heft 10 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Westf. Wilhelms-Universität zu Münster i. W. Herausgegeben in Verbindung mit Professor Dr. Otto Most von Professor Dr. Dr. Paul Berkenkopf. — Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.), 1937. 192 Seiten. Preis: 2,70 RM.

Die Herausgeber empfehlen Hempens Arbeit im besonderen auch als „Beitrag zum Thema Staats- und Privatbetrieb in der Verkehrswirtschaft", und es ist zuzugeben, daß dieser Ausrichtung die Disposition der Arbeit insofern Rechnung zu tragen sucht, als sie ihren für jedes Verkehrsmittel streng gesondert gegebenen Ausführungen Unterteilungen zugrunde legt, die sowohl das gegenwärtige Wesen des betreffenden Verkehrsmittels, wie auch die Tunlichkeit oder Untunlichkeit seiner Verstaatlichung behandeln. Frage ist aber, ob ein derart grundsätzlich staatspolitisches Problem wie: Staatsverkehr oder Privatunternehmerverkehr? bzw.: Wieweit Staatsverkehr und wieweit Privatunternehmerverkehr? — zweckmäßig untersucht wird unter zuerst maß-

geblicher Einordnung nach rein technischen Einteilungsgesichtspunkten und unter Verweisung der politischen Behandlung nur auf den zweiten Platz. Denn für das zur Bewältigung gestellte politische Problem des Güteraustauschs als solchem spielt die Art der technischen Erledigung des Transportes zwischen Absende- und Zielort volkswirtschaftlich keine Rolle. — Mit dem damit betonten Mangel der Disposition verbindet sich viel mehr als ein nur methodisches Bedenken; nämlich ernster Zweifel, wie weit überhaupt das Ziel der ganzen Arbeit: in den akuten Fragen der Verkehrspolitik zu weiterer Klarheit beizutragen, gefördert worden ist.

Wenn der ganze, nur technisch verschiedenartige Verkehrsstoff verkehrspolitisch einheitlich behandelt worden wäre, wäre Hempen ganz von selbst dazu gekommen, zunächst einen grundlegenden allgemeinen Abschnitt seiner Arbeit der Verkehrspolitik als solcher zu weihen. — Statt dessen sieht man sich von vornherein den einzelnen Techniken gegenüber: Wasserverkehr, Seeschiffahrt usw. usw., ein Bild über Richtung und Möglichkeiten einer einheitlichen geschlossenen Verkehrspolitik für Deutschlands Gesamtwirtschaft aber wird nirgends vermittelt. — Selbst wenn man die verschiedenen Verkehrstechnika vom Motorwagen bis zur Lokomotive schon gleich eingangs zu ihrem Rechte kommen lassen wollte, wären übrigens mittlere Lösungen möglich gewesen; etwa eine Teilung in einerseits „Übersee- und Luftverkehr" und andererseits „Eisenbahn-, Binnenschiffahrts- und Kraftwagenverkehr". Auch eine derartige Teilung hätte das von dem Verfasser richtig empfundene grundlegende verkehrsorganisatorische Unterscheidungsmerkmal herausgestellt, nämlich einerseits den internationalen und andererseits den nationalen Verkehr. Zufolge der, Luftverkehr und Hochseeschiffahrt gemeinsamen Tatsache, daß der Transportvollzug hier regel- und vor allem wesensmäßig außerhalb des eigenen Hoheitsterritoriums und damit unter Wettbewerb sich vollzieht, hätte bei solcher Stoffteilung für Unternehmungen des internationalen Verkehrs die Vorziehbarkeit der Form der privaten Verkehrsorganisation gegenüber der staatlichen Verkehrsorganisation grundsätzlich ableiten lassen, während bei Hempen dieser Gedanke an zwei weit auseinanderliegenden Stellen — und nirgends grundsätzlich! — gebracht wird. Bei der Betrachtung der inneren Verkehrspolitik aber hätte dann zwanglos der wirtschaftlich-grundsätzliche Behandlungsplatz für das bei Hempen übergeordnet schlechterdings nicht behandelte Problem sich ergeben: Staatsverkehrspolitik, staatlich gelenkte Verkehrspolitik oder reine Privatverkehrspolitik? — Für die „Polis", für das durch den Verkehr bediente Volk kommt es nur darauf an, entsprechend seinen Bedürfnissen irgendwie verkehrstechnisch bedient zu werden. Das kann im einen Falle Transport von Haus zu Haus, im anderen Falle Beförderung in Kesselwagen, im dritten Fall Lieferung nur gegen Nachnahmeerhebung usw. usw. bedeuten.

Über diese Modalitäten der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des Volkes aber gibt Hempen nirgends einen Überblick; etwa eine Aufzählung, welche Arten der Verkehrsbedürfnisse in der deutschen Verkehrswelt vorhanden sind und was in jedem dieser Einzelfälle durch die Verkehrsunternehmungen zu ihrer Befriedigung darzubieten ist. Überall sind bei Hempen betont und zum Leitmotiv gemacht die Bedürfnisse und Wünsche (mit anderen Worten: die Interessen) der Verkehrsunternehmungen, der Verkehrssubjekte. — Das aber ist privatwirtschaftliche, statt der hier richtigeren volkswirtschaftlichen Darstellung! Denn die Verkehrsunternehmungen sind nicht Selbstzweck. Die Volkswirtschaft hat ihnen gegenüber keine Verpflichtung der Existenzsicherung, sondern gerade umgekehrt: die Verkehrsmittel müssen ihre Existenzberechtigung ihrerseits beweisen.

Vorbehalte müssen auch gemacht werden gegenüber der auf Seite 72 gewählten Bezeichnung des Wirtschafts- und Rechtscharakters der Reichspost als Monopolstellung. — Hier handelt es sich bekanntlich um ein Regal. Verkehrspolitisch heute umstrittenste Dinge hängen von der Klarhaltung dieser Begriffe Monopol und Regal ab. Bei regalrechtlicher Privilegierung wäre z. B. die Stellung des Eisenbahntransportes in der Verkehrswelt heute noch genau dieselbe wie vor dem Auftreten des Lastkraftwagens, und andererseits haben selbst die unentwegtesten Verfechter des stärkst konzentrierten Reichseinflusses auf den Verkehr — sagen wir einmal: des Monopols — niemals eine Durchbildung bis zur Stärke eines Landverkehrsregals im Sinne gehabt. (Was würde sonst aus Nah- und Werkverkehr?) Mit Rücksicht auf den heute nicht gerade seltenen Mißbrauch etwa der Formel: „Das Monopol ist im Anzuge!“ ist es mehr als je geboten, in der Terminologie sehr sorgsam zu sein. Sonst stellen sich, gerade weil die klaren Begriffe fehlen, zu ungeeignetster Zeit die unerwünschtesten Reaktionen beim Vernehmen solcher Worte ein, und, wie der Sprachgebrauch heute zu entarten droht, kann er schließlich für jeden Versuch einer klaren verkehrspolitischen Reichsregelung des vielfach unleugbaren Verkehrschaos verhängnisvoll werden.

So kann denn die Arbeit weder in ihrer Gesamtanlage, noch in mehrfachen Einzelheiten ohne gewisse Vorbehalte zur Lektüre empfohlen werden. Aber es ist nicht zu verkennen, daß dem Verfasser die Behauptung seiner schriftstellerischen Persönlichkeit neben den bestbekannten Namen der Autoren der früheren Hefte der Münsterer Veröffentlichungen auch wirklich nicht leicht gemacht war, und was sichtbarlich lange andauernd angesetzten zähen Fleiß betrifft, so kann dieserhalb Autor und Werkchen nur die allerbeste Note gegeben werden. Wenn man die Hochflut vieler anderer neuerer Jungpublikationen dagegenhält, so kann der Verfasser immer noch mit allen Ehren bestehen. *Dr. W. Spiess.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Ahrens, Dr. Wilhelm. Güterverkehr und Tarifpolitik im Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsraum. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag e. V., Münster i. W., Johannisstraße 9. 48 Seiten. Preis 1,20 RM.

Alphabetisches Ortsverzeichnis (früher Dr. Koch's Ortsverzeichnis). Verlag Barthol u. Co., Berlin-Wilmersdorf, Prinzregentenstraße 53.

Betriebsleiter-Vereinigung deutscher Privatbahnen und Kleinbahnen. Bericht über die 35. fachwissenschaftliche Tagung am 29. und 30. November 1937 in Frankfurt (Main). Verlag Betriebsleiter-Vereinigung Deutscher Privatbahnen und Kleinbahnen in Wanne-Eickel.

Darsow-Müller-Nicolaus. Kommentar zum Luftschutzgesetz. Verlag C. H. Beck'sche Buchhandlung München 23, Wilhelmstraße 9. 304 Seiten. Preis 9,50 RM.

Elsners Taschenbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst 1938. Verlag Otto Elsner, Abt. Buchverlag, Berlin S 42, Oranienstraße 140/142. 496 Seiten. Preis 2,50 RM.

Meier, Dr. rer. pol., Walter R. Grundlagen und Hauptprobleme der Tarifbildung bei Straßenbahnen, mit besonderer Berücksichtigung der Städte Zürich, Basel und Bern. Verlag Helbing und Lichtenhahn, Basel. 116 Seiten. Preis 3,— RM.

Sahling, B., Techn. Reichsbahnoberinspektor. Die Schweißtechnik des Bauingenieurs. Verlag Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstraße 140/142. 76 S. Preis 2,40 RM.

Stahlbau-Kalender 1938. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn, Berlin W 9, Köthener Straße 38. 527 Seiten. 1182 Abbildungen. Preis 4,50 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

57. Jahrg. Nr. 1 bis 7. Vom 1. Januar bis 12. Februar 1938.

(1): Die Neuausgabe des Gütertarifs für Polen. — Neureglung der Übernahme von Vorfrachten im internationalen Verkehr. — (2:) Schienen- und Straßentransport in Großbritannien. — (3:) Sammelgut Deutschland/CSR.-Bulgarien und weiter. — (5): Begebbare Fracht-

urkunden. — (6:) Haftung der Eisenbahn bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach dem IÜG. — (7:) Förderung des Güterfernverkehrs mit Kraftwagen in Deutschland.

Die Bautechnik. Berlin.

15. Jahrg. Nr. 54 bis 16. Jahrg. Nr. 6. Vom 17. Dez. 1937 bis 11. Febr. 1938.
(54:) Neuere Ergebnisse der Versuchsforschung auf dem Gebiet der Schwingungstechnik bei Eisenbahnbrücken. — (1:) Der Brückenbau und der Ingenieurhochbau der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1937. — Über die Messung der Kräfte in einer Baugrubenaussteifung. — (2—5:) Die Arbeiten der Reichswasserstraßenverwaltung im Jahre 1937. (6:) Über Viehrampen.

Braunkohle. Halle a. S.

37. Jahrg. Heft 2 bis 3. Vom 8. bis 15. Januar 1938.
(2:) Werkstoffeinsparung an Dampflokomotiven. — (3:) Werkstoffeinsparung an elektrischen Lokomotiven.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

8. Jahrg. Nr. 84. Vom November 1937.
Die Bundeshilfe für notleidende Privatbahnen im Stadium parlamentarischer Beratung. — Das Problem Schiene-Straße in Deutschland. — Transportfragen des deutschen Kohlenexports. — Distanzzuschläge im Eisenbahnverkehr.

Chronique des transports. Paris.

16. Jahrg. Nr. 24 bis 17. Jahrg. Nr. 3. Vom 25. Dez. 1937 bis 10. Febr. 1938.
(24:) Le réseau de l'État en 1936. — Les autoroutes allemandes. — (1:) Bilan de fin d'année. — La Société Nationale des Chemins de fer. — La première locomotive Diesel électrique française à grande puissance. — (2:) Le budget de 1938 et les transports. — L'organisation des congés payés, le tourisme et les transports. — Le problème de l'électrification du réseau belge. — (3:) La crise de la marine marchande française. — Les chemins de fer russes.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

71. Jahrg. Nr. 51 bis 72. Jahrg. Nr. 5. Vom 22. Dez. 1937 bis 2. Febr. 1938.
(51:) Zentralflughafen Tempelhof. — Die eisenlose Decke. — Baupolizei oder Bauberatung. — (5:) Die Neugestaltung Berlins.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

12. Jahrg. Nr. 17 bis 20. Vom 21. Januar bis 11. Februar 1938.
(17:) Umwälzung durch den Mittellandkanal? — (19:) Verkehrsplanung auf weite Sicht. — (20:) Reichsbahn vor neuen Großaufgaben. — Güterkraftverkehr im Aufbau.

Deutsche Wasserwirtschaft. Berlin.

33. Jahrg. Heft 1. Vom 1. Januar 1938.

Die Grundwasserverhältnisse in Berlin-Innenstadt seit 1870.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

35. Jahrg. Heft 2 bis 5. Vom 13. Januar bis 3. Februar 1938.

(2:) Entwicklung und Entwicklungsrichtung des Fremdenverkehrs. — (5:) Geringer Saisonrückgang des Güterverkehrs.

Eesti Raudtee. Tallinn.

16. Jahrg. Nr. 5 bis 17. Jahrg. Nr. 1. Vom November 1937 bis Januar 1938.

(5:) Neue Gesetze betreffend das Eisenbahnwesen in Estland. — Die Tränkung der Eisenbahnschwellen in Lettland. — (5—6:) Von der Anwendung der kaufmännischen Grundsätze auf den Staatsbahnen. — (6:) Die Reorganisation der estländischen Eisenbahnverwaltung und die Eisenbahnbediensteten. — Die Breitspurbahn Riga—Rujiena. — Von den spanischen Eisenbahnen. — (1:) Internationale Eisenbahnverbindungen für das Jahr 1938/39. — Von den Erhöhungen im estländischen Gütertarif. — Das Bauprojekt des neuen Zentralbahnhofs in Riga. — Über die Anpassung der Fahrzeuge und Gleise an hohe Fahrgeschwindigkeiten.

Engineering. London.

Bd. 144. Nr. 3751 bis 3759. Vom 3. Dezember 1937 bis 5. Februar 1938.

(3751:) The public works, roads and transport exhibition. — Engineering training and education. — (3753:) Railway runs in France, 1937. — Electrification of the Paris—Orléans and Midi Railways. — (3756:) Heavy-oil locomotive for underground work. — (3756—3757:) Diesel railcar development in Argentina. — (3759:) 900 h.-p. electric streamline train.

Der elektrische Betrieb. Halle a. S.

35. Jahrg. Heft 12. Vom Dezember 1937.

Zum Erlaß des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers vom 4. September 1937.

Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

55. Jahrg. Heft 47 bis 52. Vom 21. November bis 26. Dezember 1937.

(47:) Neuerungen im Bau elektrischer Triebfahrzeuge. — Die neunte Tagung der Internationalen Hochspannungskonferenz in Paris 1937. — (49:) Zur Berechnung des synchronen Impulsfeldmotors. — Umformerwagen der südafrikanischen Eisenbahnen. — (52:) Die Frage der Energieersparnis im elektrischen Zugbetrieb auf dem internationalen Eisenbahnkongreß in Paris.

E.T.Z. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

58. Jahrg. Heft 51 bis 59. Jahrg. Heft 4. Vom 23. Dez. 1937 bis 27. Jan. 1938.

(51:) Umgestaltung vorhandener Lokomotivfahrleitungen im Braunkohlenbergbau. — (3:) Lokomotiven für gemischten Fahrdraht- und Speicherbetrieb. — (4:) Die elektrische Bremse bei elektrischen Vollbahntriebwagen.

Le génie civil. Paris.

Band 111. Nr. 25 bis Band 112. Nr. 6. Vom 18. Dez. 1937 bis 5. Febr. 1938.

(25:) L'étude de l'état des surfaces métalliques entrant en contact dans les machines. — La soudure électrique à l'arc des diverses nuances d'acier, de la fonte et des principaux métaux et alliages non ferreux. — (26:) L'application de l'attelage automatique aux wagons des Chemins de fer européens. L'attelage Compact-léger. — (1:) L'état actuel du réseau du Chemin de fer métropolitain de Paris et les travaux récemment exécutés. — (2:) L'état actuel du réseau du Chemin de fer métropolitain de Paris, et les travaux récemment exécutés. — La répétition des signaux de la voie à bord des locomotives, par le système „Parisienne-Metrum" (P.A.M.). — (3:) L'état actuel du réseau du Chemin de fer métropolitain de Paris, et les travaux récemment exécutés. — (4—5:) Le matériel roulant électrique, à l'Exposition internationale de Paris (1937). — (6:) Le pont sur le Storström (Danemark).

Glasers Annalen. Berlin.

61. Jahrg. Band 121. Heft 11 bis Band 122. Heft 3. Vom 1. Dezember 1937 bis 1. Februar 1938.

(11:) Meßrahmen zur Untersuchung der Dampflokomotiven unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Ausführungen. — Die Diesellokomotive mit unmittelbarem Antrieb. — Die Schweißtechnik im Vierjahresplan. — Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwendung maschineller Hilfsmittel bei den Arbeiten am Oberbau. — (12:) Über die Beurteilung von Wassergehalten in Dampf (1—x), Verdampfungsziffern z_w und Kesselwirkungsgraden (η_w) bei Heißdampflokomotiven auf theoretischer und praktischer Grundlage. — Vorsetzgehäuse mit mechanischer Schmierölförderung für Wagenachslager. — (1—2:) Die Eisenbahnfahrzeuge auf der Pariser Weltausstellung 1937. — (1:) Schrott und seine Verwertung bei einer amerikanischen Eisenbahn. — (3:) Lauf von Eisenbahnfahrzeugen mit zwei ohne Spiel gelagerten Radsätzen in der Geraden. — Fortschritte im Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten von 1930 bis 1936.

The journal of the institute of transport. London.

Band 19. Nr. 3. Vom Januar 1938.

Highways for transport. — Co-ordination of inland transport.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

66. Jahrg. Heft 51 bis 67. Jahrg. Heft 6. Vom 18. Dez. 1937 bis 5. Febr. 1938.

(51:) Urkundensteuer und Personengesellschaften. — Zinssenkung ohne gesetzliche Anordnung. — Die Pfändung einer Forderung „auf Höhe" eines bestimmten Betrages zuzüglich Zinsen. — (52:) Die Streupflicht auf den Gehbahnen unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse Berlins. — (6:) Verkehrsrecht der Reichsautobahnen.

Die Lokomotive. Wien.

34. Jahrg. Nr. 12 bis 35. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1937 bis Januar 1938.

(12:) Festbericht der „Hundert-Jahrfeier Österreichischer Dampfeisenbahnen". — Die Grundformen der österreichischen Schnellzuglokomotiven 1837—1857. — Technische Fortschritte bei der Midlandbahn. — Abbruchverfahren alter Lokomotiven bei der amerikanischen Südbahn. — Die Beurteilung der Hauptabmessungen von Dampflokomotiven. — Verbesserungen im russischen Eisenbahnbetrieb. — (1:) 2 D 2-Heißdampflokomotive für gemischten Dienst der Chinesischen Nationalbahn. — Die neueren Grundlagen des englischen Lokomotivbaues. — 2 B 2-Stromlinien-Dampflokomotive Reihe 242 der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen.

Manchurian Economic Review. Harbin.

5. Jahrg. Nr. 1 bis 3. Vom 1. Januar bis 1. Februar 1938.

(1:) Railways in 1937. — (3:) Four year plan in Germany.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

92. Jahrg. Heft 24 bis 93. Jahrg. Heft 3. Vom 15. Dez. 1937 bis 15. Febr. 1938.

(24:) Die neuere Form des Übergangsbogens im Eisenbahngleis. — Sicherheit gegen Verwerfung im durchgehend geschweißten Gleis. — Die Triebwagenmeßwagen der Deutschen Reichsbahn. — Koksgewinnung aus Lokomotivfeuerungsrückständen. — Bestimmung der Schmelzbarkeit von Achse und Schlacken. — Krane bei Einhebungsarbeiten. — (1:) Zur Jahrhundertfeier der Österreichischen Dampfeisenbahnen. — Die erste Dampfeisenbahn in Österreich. — Hundert Jahre österreichischer Lokomotivbau. — Gründung der Maße der elektrischen Oberleitung bei den Niederländischen Eisenbahnen. — (2:) Die Eisenbahnfahrzeuge auf der Internationalen Ausstellung in Paris 1937. — (3:) Die Entwicklung der Oberbauberechnung. — Tagung der Internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung 1937.

Railway Age. New York.

Band 103. Nr. 23 bis Band 104. Nr. 5. Vom 24. Dez. 1937 bis 29. Jan. 1938.

(23:) The trend in passenger equipment. — Ex parte 123 hearings begin. — (24:) Reading receives light-weight streamline train. —

Leaders scan railroad problems. — Rail joint tests now in progress. — Efficiency of crossing protection. — Ex parte 123 hearings continue. — (25:) Railway situation a challenge to government, business and labor. — Largest Diesel locomotives for Chicago-to-coast service. — Hearings on ex parte 123. — Rail „share" of traffic down since 1923—25. — Buying survey yields data on Railway needs. — (26:) What does the future hold for the railroads? — Baltimore a. Ohio installs new Royal Blue train. — Santa Fe locomotive makes record run. — „Zincgrip sheets". — Hearing on Pullman's rate increase petition. — Directional flood-lighting solves crossing problem. — (1:) Railways' past trend and present outlook. — Who can stop the „recession"? — The Railroads' „Siamese Twins". — Freight-car demand accelerated by two factors. — Passenger service in a new era. — A review of Railway operations in 1937. — Canadian roads have fair year. — Mexican Railways' traffic at peak. — Statistical section. — (2:) Politics and economics of the recession. — Heavy freight power for K.C.S. — I.C.C. issues stoker order. — Soo line seeks reorganisation. — Brooke elected to C. a. O. presidency. — Annual report on the I.C.C. — 37,992,928 cars loaded in 1937. — C.T.C. increases capacity of single-track. — Provides special facilities for servicing „Daylight" trains. — (4:) Union Pacific completes new hotel in Sun Valley. — „Out-of-town" hearings in the freight rate case. — Locomotive inspection report. — Hearings on ex parte 123. — Hearings on train-limit bill. — Simplifying interline accounts. — Erie seeks to reorganize under 77 B. — (5:) Wood preservers meet in Chicago. — Two more streamliners for Pacific coast service. — Spans shift sidewise during derailment. — General Motors launches new Diesels. — What the Railways need. — Bureau of safety annual report. — Hearings on train-limit bill.

Railway Gazette. London.

Band 67. Nr. 25 bis Band 68. Nr. 6. Vom 17. Dez. 1937 bis 11. Febr. 1938.

(25:) Divisional administration on French State Railways. — The federated Malay States Railways. — (26:) The Jamaica government Railway. — New lightweight coaches, Eastern Railways of France. — Streamlined tank locomotives, Lübeck—Büchen Railway. — Station designe on the Egyptian State Railways. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (27:) Extension of train and traffic control, L.N.E.R. — Germany's first main line. — Power signalling at Howrah, East Indian Railway. — New main line coaches Great Southern Railways. — Sectional steel poles. — Christmas on the Railways. — (1:) Experimental 2-10-4 locomotive, South African Railways. — Interesting locomotive valve-setting machine. — Modern microscopy in Railway work. — New design of steam crane. — (2:) Atomiser cylinder lubrication for loco-

motives. — New narrow gauge tank engines for India. — L.M.S.R. air raid precaution unit. — (3:) New locomotives for India. — The new river Jerte bridge. — East Indian Railway experimental derailments. — Heavy mobile Railway cranes. — (Supplement): Diesel Railway traction. — (4:) Signalling development in New Zealand. — Locomotive stability. — New 2-10-0 locomotives for Turkey. — Welded cylinders for 2-8-2 locomotives, P.O.-Midi Railway. — Steel castings for Railways. (5:) Railway speed developments 1937. — Thomas Brassey: pioneer Railway contractor. — Zurich main station improvements. — 0-6-0 type freight engines, Southern Railway. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (6:) The G.W.R. London—Birmingham service. — Automatic butt welding of rails, L.P.T.B. — Mixed traffic locomotives, G.W.R.

Railway signaling. Chicago.

Januar 1938.

Signaling construction increased in 1937. — Improving yard operations on the Lackawanna. — Automatic blocks and three interlockings installed on the Omaha. — Failure to obey signal indication causes accident. — E. I. a. E. installs A.P.B. signaling. — Floodlights at highway crossing.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

2. Jahrg. Heft 1. Vom Januar 1938.

Raumordnungspläne. — Wasserhaushalt und Raumordnung.

Die Reichsbahn. Berlin.

13. Jahrg. Heft 50 bis 52. 14. Jahrg. Heft 6. Vom 15. Dezember 1937 bis 9. Februar 1938.

(50:) 2000 Kilometer Reichsautobahnen. — Verkehrsspitzen und verkehrliche Maßnahmen zu ihrer Bewältigung. — (51:) Der Wirtschaftsplan der Deutschen Reichsbahn. — (52:) Deutsch-englische Zusammenarbeit im Eisenbahnfilm. — Das neue Institut für Sicherungswesen und Betrieb an der Technischen Hochschule Darmstadt. Eine Ergänzung. — Der Reichsbahn-Waisenhort. Zweck und Aufgaben der Stiftung. — (1:) Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1937. Vorläufiger Jahresrückblick. — Das Unternehmen „Reichsautobahnen" im Jahre 1937. Vorläufiger Jahresrückblick. — (2:) Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. Fünfter Bildbericht. — (3:) Die Eisenbahnsonderschau auf der Internationalen Ausstellung Paris 1937. Ein Rückblick. — (4:) Wegeunfälle von Beamten nach dem Beamtenunfallfürsorgegesetz und nach dem Deutschen Beamtengesetz. Eine Klarstellung. — Das Empfangsgebäude Stralsund Rügendamm. — Das neue Empfangsgebäude Düsseldorf-Derendorf. — Auf dem Wege zu einem neuen Baurecht. — Eisenbahner an die

Front! Der Kampf gegen die Rohstoffknappheit. — (5:) 90 Jahre Bahnhofshalle München. Zur Baugeschichte des Bahnhofshauptgebäudes in München. — (6:) Welche Auswirkungen hat die Neuregelung des Straßenverkehrs vom 13. November 1937 für die Eisenbahnen? — Die Umlegungen der Reichsautobahnen nach der neuen Reichsumlegungsordnung. — Wenn das Reichsbahnauto durch den Schnee nicht mehr durchkommt.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 59. Nr. 1 bis 6. Vom 1. Januar bis 5. Februar 1938.

(1:) Neues Straßenverkehrsrecht (StVO. und StVZO.). — (6:) Maßnahmen gegen unzuverlässige Baugewerbetreibende und Bauleiter nach Reichs- und Preußischem Recht.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

57. Jahrg. 1. Halbj. Nr. 1 bis 2. Vom 1. Januar bis 1. Februar 1938.

(1:) Utilisation dans les Chemins de fer français des appareils piézoélectriques pour la mesure d'efforts. — Essais au tunnel de St.-Cyr, de deux dispositifs, de carénage pour locomotives Pacific. — Carénage „Pottier" et déviateur „Huet". — Evaluation de la puissance gagnée. — Reconstruction aux Ateliers de Tergnier du Réseau du Nord d'un wagon-tomberau Tyw, avec substitution à la caisse en bois d'une caisse métallique sondée. — (2:) La sélection psychotechnique et psychophysiologique dans les Chemins de fer français. — Quelques considérations sur les Chemins de fer français et sur leurs résultats d'exploitation. — La „métallisation" des voitures à bogies à caisse en bois. — L'état actuel de l'électrification des Chemins de fer.

Ruhr und Rhein. Düsseldorf.

19. Jahrg. Heft 1 bis 5. Vom 7. Januar bis 4. Februar 1938.

(1:) Die Finanzen der Reichsbahn. — (3:) Der zwischenstaatliche Reiseverkehr. — (5:) Baugestaltung und Raumplanung.

SBB.-Nachrichtenblatt. Bern.

14. Jahrg. Nr. 12 bis 15. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1937 bis Januar 1938.

(12:) Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation der schweiz. Eisenbahnen. — Aufhebung von Niveauübergängen im Berner Jura. — Skiwagen. — (1:) Der Farbenwechsel bei unseren Vor- und Durchfahrsignalen. — Die tägliche Zeitregulierung. — Die Stückgüterbeförderung und der Haus-Haus-Dienst. — Dokumentation bei den S.B.B.

Schmollers Jahrbuch. München.

61. Jahrg. Heft 6. Vom 6. Dezember 1937.

Lockerung der Einfuhrverbote. (Ein Beitrag zu den aktuellen Fragen der Außenhandelspolitik.)

Türkische Eisenbahnzeitschrift (Demiryollar Dergesi). Ankara.

13. Jahrg. Heft 152 bis 153. Oktober bis November 1937.

(152:) Weiterbau der Strecke Sivas—Erzurun von Çetinkaya aus nach Osten (mit Abbildungen von Bauwerken). — Verteilung und Übergabe des rollenden Materials und dessen Umlaufbeschleunigung. — Die jugoslawischen Staatsbahnen von 1931 bis 1935. — Ausnahmetarif für Baumaterialien. — Wiederaufnahme des Betriebes auf der Schmalspurstrecke Erzurun—Karabiyik. — (153:) Die Republik am Anfang des 15. Jahres ihres Bestehens. (Erfolge der Eisenbahnpolitik.) — Die Eisenbahnen im Manöver (mit Abbildungen). — Eröffnung des Betriebes auf der Kohlenbahn Filyos—Zonguldak (mit Abbildungen). — Erster Kohlenzug am 17. August 1937. — Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Sivas—Çetinkaya—Malatya (Verbindung zwischen den Strecken Sivas—Erzurun und Fevsipaşa—Diyarbekir) (mit Abbildungen). — Bahnbau von Diyarbekir an die irakische und iranische Grenze. — Eisenbahnschule in Haydarpaşa. — Aus der Geschichte der deutschen Eisenbahnen. — Bemerkungen zum Rechnungswesen. — Nachrichten von den eigenen und fremden Bahnen. — Karte der türkischen Staatsbahnen nach dem Stande Ende 1937.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (N.A.E.). Berlin.

Band 5. Heft 1 bis 2. Vom Januar bis Februar 1938.

(1:) Das Schwarzsendergesetz und seine Bedeutung für das Fernmelderecht. — Der rechtliche Einfluß der Handelsverträge auf die Eisenbahntarife. — (2:) Die Versicherungspflicht der Deutschen Reichspost. — Beschränkte Güterhaftung der Reichsbahn bei besonderen Gefahren.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

16. Jahrg. Heft 12 bis 17. Jahrg. Heft 1. Dezember 1937 bis Januar 1938.

(12:) Die Gefahrhaftung bei der Beförderung von Umzugsgütern im offenen Eisenbahnwagen. — Verreichlichung von Privateisenbahnen. — Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung. — Zur Frage des Entlastungsbeweises nach § 7 Abs. 2 K.F.G. und § 831 BGB. — Die Umsatzsteuerpflicht der Bahnspediteure. — (1:) Die Betriebsgefahr. — Am 1. Oktober 1938 treten die neuen internationalen Übereinkommen in Kraft. — Die

Tatbestandsaufnahme über teilweisen Verlust oder Beschädigung eines Gutes im Eisenbahnverkehr mit dem Auslande. — Zehn Jahre Reichsbahn-Auskunftei für Güterverkehr in Berlin. — Verkehrserziehung. — Das Gefährdungsproblem in § 1 der neuen Straßenverkehrsordnung vom 13. November 1937. — Sorgfaltspflicht, Haftung und Versicherung im Verkehrsgewerbe. — Die Umsatzsteuerpflicht der Bahnspediteure. — Die Haftung des Spediteurs.

Verkehrstechnik. Berlin.

18. Jahrg. Heft 24 bis 19. Jahrg. Heft 3. Vom 20. Dez. 1937 bis 5. Febr. 1938.

(24:) Der Berliner Nahverkehr 1936. — (1:) Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. — Gegenwarts- und Zukunftsaufgaben des Kraftomnibusverkehrs. — Dieselelektrische Triebwagen der österreichischen Bundesbahnen. — 2014 km Reichsautobahnen vollendet. — (2:) Zwei Versuchstriebwagen der Bremer Straßenbahn. — Verkehrsreglung in England. — Die Frage der Lohnsteuerpflicht der Arbeitgeberbeiträge zur Pensionskasse deutscher Privateisenbahnen. — (3:) Die städtebauliche Neugestaltung der Reichshauptstadt. — Schaffung einer Notbremse durch Verbesserung der Schienenbremse. — Zum Begriff des Werkfernverkehrs.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

31. Jahrg. Nr. 49 bis 32. Jahrg. Nr. 6. Vom 8. Dez. 1937 bis 9. Febr. 1938.

(49:) 2000 Kilometer Reichsautobahnen. — (51:) Die Einschränkungen der Güterbeförderung auf dem Bahnwege im Verkehr mit Ostpreußen 1936. — Raumordnung und Verkehrswirtschaft. — (52:) Die Stoffwirtschaft der Deutschen Reichsbahn im Vierjahresplan. — (1/2:) Die deutschen Verkehrsmittel im Jahre 1937. — (3:) Die Verkehrsentwicklung und Verkehrsbedeutung der Reichsautobahnen. — Die Neureglung des Verhältnisses der französischen Eisenbahnen zu den übrigen Verkehrsmitteln, insbesondere zum Kraftwagen. — (4:) Die Entwicklung des Fischbahnhofs Wesermünde. — (5:) Die Entwicklung hochwertiger Baustähle. — (6:) Die Bedeutung der modernen Verkehrsmittel im chinesisch-japanischen Krieg. — Yangtse-Schiffahrt.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

69. Jahrg. Heft 12. Vom Dezember 1937.

Die Baupläne der Reichswasserstraßenverwaltung für 1938. — Der Ausbau der Reichswasserstraßen im Jahr 1937. — Deutschland und die Binnenschiffahrt in Südosteuropa.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

32. Jahrg. Nr. 16 bis 33. Jahrg. Nr. 2. Vom 10. Dez. 1937 bis 1. Febr. 1938.

(16:) Dämmerungsschalter. — Wartezeichen und Vorrücksignal. — Schienenstromschließer. — (1:) Rückblick auf das Jahr 1937. — Die Entwicklung der Lichttagessignal-Schaltungen. — (1—:) Die Streckenblockung auf eingleisigen Bahnen. — (2:) Mechanische Fahrstraßenfestlegesperren der Bauart Gast. — Schienenstromschließer.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

45. Jahrg. Nr. 12 bis 46. Jahrg. Nr. 1. Vom Dezember 1937 bis Januar 1938.

(12:) Die Bedeutung von Tarifbestimmungen in den Handelsverträgen. — (1:) Zur Auslegung des Art. 4283 IÜG.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

6. Jahrg. Heft 1 bis 3. Vom 3. Januar bis 3. Februar 1938.

(1:) Die Aufgaben der Geographie in der Raumforschung. — (2:) Probleme der deutschen Kulturlandschaft. — (3:) Philosophische Erdkunde.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

14. Jahrg. Heft 4. 1937.

Die Organisation der deutschen Binnenschiffahrt. — Die Verkehrsströme auf den europäischen Binnenwasserstraßen. — Der Übergang Frankreichs zum Staatsbahnsystem. — Die Dienstleistungspflicht und die Haushaltspflicht der Deutschen Reichspost.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

89. Jahrg. Heft 51/52 bis 90. Jahrg. Heft 5/6. Vom 24. Dez. 1937 bis 4. Febr. 1938.

(51/52:) Beeinflussung der Abbremsung der Achsen eines zweiachsigen Eisenbahnwagens durch ungleich verteilte Ladung. — Die Storströmbrücke in Dänemark. — (1/2:) 2000 km Reichsautobahnen. — (5/6:) Straßen und Brücken im neuen Österreich.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 81. Nr. 51 bis Band 82. Nr. 4. Vom 18. Dez. 1937 bis 22. Jan. 1938.

(51:) Laufeigenschaften der Kolben von Kraftwagenmotoren. — 100 at-Dampfkraftanlage mit Einrohr-Dampferzeuger. — (1:) Dampflokomotivbau. — (2:) Schweißen von Eisenbahnbrücken. — (3:) 2000 km fertige Kraftfahrbahnen. — (4:) Selbsttätiges Führerbremsventil für Lokomotiven.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

77. Jahrg. Nr. 50 bis 78. Jahrg. Nr. 7. Vom 16. Dez. 1937 bis 17. Febr. 1938.

(50:) Frachtstritte im internationalen Güterverkehr. — (51:) Städtenachbarlicher Austauschverkehr. — Neuzeitliche Betriebsentwicklung in Dortmund Hbf. — (52:) Der Einfluß kurvenschneller Eisenbahnfahrzeuge auf die Betriebsführung der Eisenbahnen. — Generaldirektor Granholm über die Schwedische Staatsbahn. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (1—3:) Rückblick auf das Jahr 1937. — (4:) 20 Jahre MER. — (5:) Das Beschaffungswesen der Deutschen Reichsbahn. — (6:) Verkehrsfragen in Polen. — (7:) Die Grundsätze des Entwurfs zur neuen Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Franz Xaver Riepl, der Vorkämpfer für Österreichs Dampfeisenbahnen.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. — Druck: Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW 19.

Die Deutsche Reichsbahn in Österreich.

Von
Dr. **Theodor Kittel** in Berlin.

Am 13. März 1938 wurde gleichzeitig durch Gesetze beider Staaten — in Österreich durch das letzte Bundesverfassungsgesetz, in Deutschland durch das Reichsgesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich[1] — Österreich mit dem Deutschen Reich vereinigt; so ist Österreich zu einem deutschen „Land" geworden. Am 18. März wurden die Österreichischen Bundesbahnen ein Teil der Deutschen Reichsbahn; der Reichsverkehrsminister übernahm ihre Leitung, und die Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen wurden Reichsbehörden.

I.

Der weltgeschichtliche Vorgang, der sich in wenigen Tagen und in völliger Übereinstimmung beider Teile des deutschen Volkes diesseits und jenseits der alten Grenze abgespielt hat, ist auch für das deutsche Verkehrswesen und für die in ihm Tätigen von der größten Bedeutung. Die Größenordnung, um die es sich bei Österreich und seinen Eisenbahnen handelt, lassen die Zahlen (Seite 526) erkennen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben eine wechselvolle Geschichte, die in manchem Parallelen zu der Entwicklung der deutschen Staatsbahnen aufweist. Die Eisenbahnen Österreichs, die vor kurzem den 100. Jahrestag ihrer Begründung begehen konnten, sind in der großen Mehrzahl als Privatbahnen entstanden, und zwar als solche Bahnen, deren Bau den österreichischen Ingenieuren Anerkennung und Bewunderung der ganzen Welt einbrachte. Etwas später als in Deutschland, erst zu Beginn unseres Jahrhunderts, wurde die Verstaatlichung in großem Stil durchgeführt. 1909 waren die „k.k. Staatsbahnen", ein großes Netz von rund 18 600 km, fertig. Ihre Leitung lag bei dem k.k. Eisenbahnministerium in Wien, dem 16 k.k. Staatsbahndirektionen unterstanden. Nach dem Krieg und dem Zusammenbruch der Monarchie verblieben dem durch die Friedensdiktate verstümmelten österreichischen Staat nur noch 6100 km Eisenbahnen; von selbst aber blieb damals in Wien auch der große zentrale Behördenapparat der alten Staatsbahnen

[1] Beide Gesetze sind Seite 780 abgedruckt.

Nr.	Bezeichnung	Altes Reichsgebiet[1]	Österreich[2]	Großdeutschland	Anteil Österreichs %
1	Staatsgebiet . . . . . qkm	470 714	83 868	554 582	15,1
2	Einwohner . . . . . in Tausend	68 150	6 710	74 860	9,0
3	Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs . . . . . km	68 724	7 162	75 886	9,4
4	Staatsbahnen . . . . . km	54 751	4 387	59 138	7,4
5	Vom Staat betriebene Privatbahnen km	—	1 584[5]	1 584	100
6	Sonstige Privatbahnen (einschl. Kleinbahnen) . . . . . km	13 973	1 191	15 164	7,9
7	Staatsbahnen und vom Staat betriebene Privatbahnen . . . . . km	54 751	5 971	60 722	9,8
	Von Nr 7 sind				
8	Vollspurbahnen . . . . . km	53 871	5 463	59 334	9,2
9	Schmalspurbahnen . . . . . km	880	508	1 388	36,6
10	Eingleisige Strecken . . . . . km	31 666	4 499	36 165	12,4
11	Zwei- und mehrgleisige Strecken . km	23 085	1 472	24 557	6,0
12	Personal der Staatsbahnen (einschl. der vom Staat betriebenen Privatbahnen)	659 943	55 932	715 875	7,8
13	Personal der Privatbahnen (einschl Kleinbahnen).	38 017	19 086	57 103	33,4
	Von den Staatsbahnen und von den vom Staat betriebenen Privatbahnen geleistete				
14	Personenkm (Jahr 1936) . . . in Mio	36 887[3]	2 160	39 047	5,5
15	Tonnenkm (Jahr 1936) . . . in Mio	63 314	2 877	66 191	4,3
16	Wasserstraßen (für Schiffahrt von Bedeutung) . . . . . km	7 654	350[4]	8 004	4,4

[1] Längen und Personalangaben beziehen sich auf 1936. Die am 1. Januar 1938 von der Reichsbahn übernommene Braunschweigische Landeseisenbahn und die Lübeck-Büchener Eisenbahn sind mit ihren Längen (nicht dagegen mit den Personalzahlen) der Reichsbahn zugeschlagen worden.

[2] Die Längen und der Personalstand beziehen sich auf 1935. Die im Juli 1937 in den Betrieb der Bundesbahnen übergangene Privatbahn Wien—Aspang und die Schneebergbahn sind mit ihrer Länge (nicht dagegen mit den Personalzahlen) bereits den von den Bundesbahnen betriebenen Privatbahnen zugeschlagen worden. Benutzt ist die amtliche Eisenbahnstatistik des Bundesstaates Österreich.

[3] Ohne Stadt- und Vorortverkehr (S-Bahn) in Berlin und Hamburg.

[4] Donau von Passau bis Reichsgrenze.

[5] Darunter die österreichischen Strecken der Donau-Save-Adria-Gesellschaft (ehem. Südbahn) mit 682 km.

und die Vielzahl ihrer Beamten, die noch durch das Hinzukommen zahlreicher deutschstämmiger Flüchtlinge aus den sog. Nachfolgestaaten beträchtlich vermehrt wurde.

So waren neue Organisation der Verwaltung und durchgreifender Beamtenabbau das unerfreuliche Programm der Nachkriegsjahre. Nach einigen Zwischenmaßnahmen brachte das „Bundesbahngesetz" vom 19. Juli 1923 die Verwaltungsform der „Österreichischen Bundesbahnen", die bis in den März 1938 fortbestand.

II.

Das Wesentliche der österreichischen Eisenbahnverfassung vom Sommer 1923 liegt in zweierlei:

1. in der Trennung von Aufsicht und Leitung und in der damit verbundenen, völlig selbständigen Bewirtschaftung der Bundesbahnen durch eine eigene juristische Person, einen „Wirtschaftskörper" (wie das österreichische Recht dies ausdrückt), der den Namen „Österreichische Bundesbahnen" führte;
2. in der sehr stark zentralistisch organisierten Verwaltung dieses Wirtschaftskörpers.

Zu 1: Die österreichische Bundesbahnverfassung ist uns Deutschen leicht verständlich, weil wir selbst in der Zeit von 1923 bis Anfang 1937 eine sehr ähnliche Verwaltungsform unserer Reichseisenbahnen hatten. Wie bei uns, war auch in Österreich die Betriebsführung dem selbständigen Unternehmen (in Deutschland vom November 1923 bis Oktober 1924 dem „Unternehmen Deutsche Reichsbahn", vom Oktober 1924 an der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" — in Österreich jenem Wirtschaftskörper [auch als „Unternehmung" bezeichnet] mit dem Namen „Österreichische Bundesbahnen") zu treuen Händen übertragen. Dagegen blieb hier wie dort das Eigentum dem Staat selbst erhalten: in Deutschland hieß es „Reichseisenbahnvermögen", in Österreich war es „Bundesvermögen". Es bestand in der Hauptsache aus den festen Anlagen, z. B. Bahnkörper, Bahnhöfen mit allen Baulichkeiten, Werkstätten usw.; dazu kamen in Deutschland grundsätzlich alle Fahrzeuge, während in Österreich der Fahrzeugpark ursprünglich ganz, später immerhin zum Teil mit zum Bundesvermögen gehört hat. Völlig getrennt hiervon stand — das ergab sich aus dem Wesen der den Betrieb führenden besonderen juristischen Person — in Deutschland wie in Österreich das selbständige Vermögen dieser juristischen Person; in Deutschland war es das Vermögen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, in Österreich das Vermögen jenes Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen", das bei beiden in der Bilanz der juristischen Person nachgewiesen wurde.

Als juristische Person hatten der „Wirtschaftskörper" in Österreich ebenso wie die „Gesellschaft" in Deutschland ihre eigenen Organe: eine „Verwaltungskommission" (in manchem entsprechend dem deutschen Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft) als das Organ zur Über-

wachung der Wirtschaftsführung und einen „Vorstand" mit einem Generaldirektor an der Spitze. Dabei war allerdings Österreich politisch besser gestellt als Deutschland; denn weil seine Bahnen keinen großen Gewinn versprachen, konnte das Ausland nicht wie bei uns es auf die Erträge der Bahnen als Reparationstribute absehen und darum zugleich einen unmittelbaren Einfluß auf die Verwaltung (durch ausländische Verwaltungsratsmitglieder und einen Kommissar) nehmen.

Die Aufsicht über die Betriebsführung und über die „treuhändige" Verwaltung des dem Staat verbliebenen Eigentums an den Bahnen lag — entsprechend wie in Deutschland beim Reichsverkehrsministerium — in Österreich bei dem Bundesministerium für Handel und Verkehr. In diesem Ministerium bestand (und besteht noch) eine sogenannte „Verkehrssektion", die neben der Aufsicht über die Bundesbahnen auch die Aufsicht über die Privatbahnen, über die Schiffahrt (Donau), über den Kraftverkehr und über die Luftfahrt führte. Die Aufsicht über die Bundesbahnen hat sich offenbar trotz gewisser Unterschiede im einzelnen im allgemeinen auf etwa die gleichen Fachgebiete erstreckt wie in Deutschland die Reichsbahn-Aufsicht gegenüber der Reichsbahn-Gesellschaft, so gehörte namentlich dazu die Feststellung der Baupläne und die Mitwirkung bei den Tarifen. In der technischen Konstruktion hatten die Bundesbahnen weniger Selbständigkeit als die Reichsbahn, die darin, abgesehen von ganz grundlegenden Änderungen, vollkommen frei war. Umgekehrt scheinen die Österreichischen Bundesbahnen in ihrer Personalpolitik von der Beamtenpolitik des Staats sich weiter entfernt zu haben als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, deren Personalordnung sich stets stark an das Beamtenrecht des Reichs anlehnte.

Zu 2: Die innere Betriebsorganisation der Österreichischen Bundesbahnen war grundverschieden von der deutschen Reichsbahnorganisation. Das hat seinen guten Grund in der sehr verschiedenen Größenordnung der beiden Netze. Eine Eisenbahn von rd. 6000 km Streckenlänge kann sowohl verwaltungstechnisch wie in der Betriebsführung allenfalls von einer Stelle aus geführt werden; bei einem Netz von über 50 000 km ist das schlechterdings unmöglich. Wenn man aber schon bei einer so großen Verwaltung wie der Reichsbahn stark dezentralisieren, d. h. verschiedene Bezirke bilden muß, dann ist es besser, die Bezirke nicht so groß zu machen, wie der Gesamtbereich der Österreichischen Bundesbahnen war und wie früher bei uns z. B. auch die bayerischen Staatsbahnen gewesen sind; es ist aber anderseits auch zweckmäßig, die Bezirke dann nicht zu klein zu bemessen, nicht so klein und in ihrer Zuständigkeit so eng begrenzt, wie früher in Deutschland etwa die Direktionen in Oldenburg und Schwerin und einige bayerische Direktionen, und wie jetzt auch die österreichischen Bundesbahndirektionen es waren. Die Erfahrung von mehr als eineinhalb Jahrzehnten der Reichsbahn hat gezeigt, daß für unser großes Netz eine Zentrale mit nur den nötigsten Zuständigkeiten zur Oberleitung und unter ihr Direktionen mit mittel-

großen Bezirken (etwa 1800 bis 2500 km)[1] und mit weitgehender Zuständigkeit für die laufenden Geschäfte aller Art[2] die zweckmäßigste Verwaltungsform darstellen.

Man hört heute in Österreich selbst, daß auch für die dortigen bisherigen Verhältnisse einerseits die Zentralisation bei der Generaldirektion in Wien mit ihren zentralen Verwaltungsstellen und anderseits die auffallende Kleinhaltung der Bundesbahndirektionen wohl etwas zu weit getrieben worden sind. Es wird deshalb den österreichischen Eisenbahnern nicht besonders schwer werden, wenn sie sich von dieser Organisation trennen und mit dem Aufgehen in der Reichsbahn auch die Grundzüge der Reichsbahn-Organisation, namentlich die Verwaltungform der Reichsbahndirektionen als großer Bezirksbehörden und die Ämterverfassung, die für Österreich etwas ganz Neues darstellt, übernehmen müssen.

Ein anschauliches Bild von der österreichischen Zentralisation der Verwaltung geben die Kopfzahlen der Behörden:

Generaldirektion in Wien	925
Zentrale Verwaltungsstellen in Wien, die der Generaldirektion angegliedert sind	1175
Generaldirektion + Zentrale Verwaltungsstellen	2100
Bundesbahndirektion Wien	305
„ Innsbruck	123
„ Linz	134
„ Villach	143

[1] Die Streckenlängen geben nur einen sehr unvollkommenen Maßstab für die Größe einer Bezirksbehörde. Dichter Verkehr, zahlreiches Personal und schwierige Betriebsverhältnisse können bei verhältnismäßig kleiner Kilometerzahl eine Direktion groß machen; umgekehrt sind Bezirke auch bei etwa 3000 km Streckenlänge mit einfacheren Verhältnissen (wie etwa die Bezirke der Reichsbahndirektionen Stettin oder Königsberg) nicht zu groß. — Zu beachten ist vor allem auch, daß wir weder im alten Reichsgebiet noch in Österreich die Reichsbahnbezirke gleichsam im leeren Raum von Grund aus neugliedern können; überall spielen hergebrachte Zusammenhänge wirtschaftlicher und verwaltungstechnischer Art gewichtig mit.

[2] Mit der Zuweisung der laufenden Geschäfte aller Art ist hier nur der Grundsatz gemeint. Er hat auch bei der Reichsbahn Ausnahmen, die sich besonders aus der Größe des Netzes ergeben. Diese Ausnahmen sind einerseits

a) die Zusammenfassung allgemeiner technischer Aufgaben (besonders Konstruktion von Fahrzeugen und Oberbau), gewisser Einkaufsgeschäfte, allgemeiner finanztechnischer Aufgaben und der Verteilung der Wagen in zwei Zentralämtern, — anderseits

b) die Übertragung sog. „Geschäftsführungen“ an bestimmte Reichsbahndirektionen für mehrere Direktionsbezirke, wie z. B. beim Werkstättenwesen, bei der Einnahmekontrolle, bei den Auslandstarifen (hier eine Reichsbahndirektion federführend für das Gesamtnetz), — endlich

c) die den gemeinsamen Betrieb und Verkehr mehrerer Bezirke regelnde Tätigkeit der drei „Oberbetriebsleitungen“.

III.

Die staatsrechtliche Überleitung der Österreichischen Bundesbahnen auf die Deutsche Reichsbahn folgte der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Reich bereits nach 5 Tagen.

War durch die Gesetzgebung beider Staaten vom 13. März 1938 (abgedruckt Seite 780) der Staat Österreich zu einem Land des Deutschen Reiches geworden, so war damit unmittelbar auch das Bundesvermögen ein Vermögen dieses Landes im Sinne der deutschen Rechtsordnung; dies gilt daher auch für das oben erwähnte, aus den Anlagen usw. der Bundesbahnen bestehende Bundesvermögen.

Der Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen dagegen blieb zunächst rechtlich ganz unverändert. Bei ihm trat im Verlauf des politischen Geschehens nur die tatsächliche Änderung ein, daß der Präsident der Verwaltungskommission das Land verließ und damit seinen Posten aufgab.

Das gemeinsame Ziel der deutschen wie der österreichischen Regierung und übrigens auch der dringende Wunsch des Personals war: die österreichischen Bundesbahnen nicht etwa nur äußerlich den Reichseisenbahnen anzugliedern, sondern sie organisch in die Deutsche Reichsbahn einzufügen und das Ganze zu einer Verkehrsverwaltung des großdeutschen Reichs zu verschmelzen. Durch die erst vor Jahresfrist vom Führer und Reichskanzler eingeführte neue Reichsbahnverfassung (Reichsgesetz vom 10. Februar 1937) war die Form gegeben, nämlich das wirtschaftlich selbständige, aber doch unmittelbar vom Reichsverkehrsminister geführte und von Reichsbehörden verwaltete „Sondervermögen des Reichs". Mit diesem Sondervermögen sind jetzt die Österreichischen Bundesbahnen, und zwar sowohl das Bundesvermögen als auch das Vermögen des Wirtschaftskörpers, vereinigt. Die Übertragung des Bundesvermögens, das Eigentum eines deutschen Landes geworden war, auf das Reich war ohne weiteres möglich. Die Übertragung des Vermögens des Wirtschaftskörpers hätte entweder eine langwierige und umständliche Liquidation dieser Unternehmung erfordert; oder man mußte eine Gesamtnachfolge (Universalsukzession) vorsehen, die aber ihrerseits die gleichzeitige Aufhebung des Wirtschaftskörpers voraussetzte. Man schlug diesen zweiten Weg ein. Der Wirtschaftskörper, eine juristische Person des österreichischen Landesrechts, wurde durch ein besonderes österreichisches Landesgesetz[1] vom 17. März für aufgelöst erklärt („ist aufgelöst"). Zugleich wurde durch dasselbe Gesetz und durch eine wörtlich damit übereinstimmende Reichsverordnung[1] (Ausführungsverordnung auf Grund des Wiedervereinigungsgesetzes vom 13. März 1938) bestimmt, daß die Deutsche Reichsbahn in alle Rechtsverhältnisse

[1] Abgedruckt Seite 781.

eintritt, die aus dem Bestand oder aus der Betriebsführung des Wirtschaftskörpers stammen. Endlich waren durch eben diese Reichsverordnung vom 17. März

1. das österreichische Bundesvermögen der Bundesbahnen, so wie es vom Wirtschaftskörper treuhänderisch verwaltet wurde, und
2. das Vermögen des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen"

zu einem von der Deutschen Reichsbahn verwalteten Sondervermögen des Reichs erklärt und damit in das Eigentum des Reichs überführt worden.

Das österreichische Gesetz und die Reichsverordnung sind gleichzeitig am 18. März 1938 in Kraft getreten.

Damit sind nun die österreichischen Bundesbahnen ein Teil der Deutschen Reichsbahn geworden. Es ist nur eine Frage ganz kurzer, finanztechnisch bedingter Übergangszeit, daß die beiden jetzt schon und verfassungsmäßig für die Dauer zusammengehörenden Sondervermögen (das der bisherigen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937 und das der Österreichischen Bundes- (jetzt Reichs-)bahn nach der Verordnung vom 17. März 1938) auch bilanzmäßig zu einem Sondervermögen verschmolzen werden. Irgendeiner neuen Rechtsgrundlage (etwa einer weiteren Durchführungsverordnung) bedarf es dazu nicht. Die förmliche Verschmelzung auch der Rechnung wird voraussichtlich am Schluß des Geschäftsjahrs, d. h. mit dem 1. Januar 1939, eintreten können.

IV.

Etwas schwieriger wird die Durchführung der einheitlichen Betriebsorganisation der Reichsbahn in Österreich sein, weil, wie oben dargelegt, die heutige Organisation in Österreich in vielem von der deutschen wesentlich verschieden ist. Immerhin ist auch hierfür bereits die verwaltungsrechtliche Grundlage vorhanden. Eine „Erste Durchführungsverordnung" zu der erwähnten Verordnung vom 17. März 1938 über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich hat am 18. März 1938 bestimmt[1]:

„Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen führt die Bezeichnung ‚Reichsverkehrsministerium Abwicklungsstelle Österreich', die Bundesbahndirektionen führen die Bezeichnung ‚Reichsbahndirektionen'".

Damit ist die neue Organisation deutlich umschrieben: Aus den bisherigen Bundesbahndirektionen sollen Reichsbahndirektionen werden; der Name ist nur der Anfang, Bezirksgliederung und Ausbau der Behörden nach dem Reichsbahn-Muster solcher Direktionen werden folgen.

[1] Die Verordnung ist Seite 782 abgedruckt.

Die Generaldirektion heißt nicht nur, sondern ist Abwicklungsstelle; d. h. ihre Geschäfte sollen auf andere Stellen, und zwar auf die neuen Reichsbahndirektionen übergeleitet werden. Ein Teil der Geschäfte, nämlich die der obersten Leitung, werden in den jetzt schon fürs alte Reich bestehenden Zuständigkeiten des Reichsverkehrsministeriums aufgehen. Endlich werden zwischen den Reichsbahndirektionen und den Außenstellen (Bahnhöfen, Bahnmeistereien, Güterabfertigungen, Betriebswerken) die Amtsvorstände als Organe der örtlichen Überwachung und Anleitung eingesetzt werden (Betriebsämter, Verkehrsämter, Maschinenämter). Das alles bedeutet in Österreich einschneidende Änderungen. Sie können und dürfen nicht überstürzt, sondern müssen gut vorbereitet werden; also werden sie einige Vorbereitungszeit erfordern — Vorbereitungen persönlicher Ausbildung und bürotechnischer Vorarbeit.

Am 18. März 1938 ist nicht nur das Reich Eigentümer der Österreichischen Bundesbahnen geworden; am gleichen Tag hat, ebenfalls auf Grund der Ersten Durchführungsverordnung, der Reichsverkehrsminister als oberster Leiter der Reichsbahn auch die bisherigen Österreichischen Bundesbahnen als deren oberster Leiter übernommen. Durch dieselbe Verordnung war auch bestimmt worden, daß der Reichsverkehrsminister die Zuständigkeiten der bisherigen Verwaltungskommission des Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen übernimmt und daß im übrigen deren Dienststellen (d. h. Generaldirektion, Bundesbahndirektionen und Außenstellen) bis auf weiteres mit ihren bisherigen Zuständigkeiten und in bisheriger Weise weiterarbeiten. Am gleichen 18. März 1938 ist dann auch noch an Stelle des ausgeschiedenen Generaldirektors der Österreichischen Bundesbahnen ein kommissarischer Leiter der „Abwicklungsstelle", Reichsbahndirektionspräsident Röbe, ernannt und sogleich vom Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums Kleinmann in sein Amt eingeführt worden.

V.

Diese tatsächlichen und rechtlichen Veränderungen haben auch die oben bereits erwähnte Bundes-Aufsicht stark berührt, die dem Bundesministerium für Handel und Verkehr gegenüber dem Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen zustand. Nachdem das Eigentum an den Bundesbahnen von Österreich auf das Reich überführt worden ist, hat damit die die Vermögensverwaltung betreffende österreichische Aufsicht von selbst aufgehört; das gleiche gilt nach Auflösung des Wirtschaftskörpers von der Aufsicht über diese juristische Person. Dagegen hat die Aufsicht über die Betriebsführung der Bundesbahnen sich nicht in ähnlicher Weise von selbst erledigt. Diese Aufsicht ist wie die gesamte Verwaltungstätigkeit der Wiener Ministerien zu einer „Auftragsverwal-

tung" des Reichs geworden[1]. Sie wird fortgeführt, solange nicht das Reich allgemein oder im Einzelfall die Tätigkeit an sich zieht. Eine solche Übernahme des Hoheitsrechts ist allerdings in gewissem Umfang dadurch ohne weiteres eingetreten, daß der Reichsverkehrsminister vom 18. März ab zugleich mit der obersten Leitung auch eine Reihe von Verwaltungsgeschäften des österreichischen Netzes selbst übernommen hat (z. B. Fahrplanbildung für gewisse Züge, Betriebsüberwachung, Einführung einzelner Tarife, Bestellung neuer Fahrzeuge usw.). Insoweit kann die Verkehrssektion des österreichischen Ministeriums für Handel und Verkehr nicht mehr tätig werden. Andere Befugnisse dagegen, bei denen der Reichsverkehrsminister noch nicht eingegriffen hat, sind ihr bis auf weiteres verblieben. Um in dieser Hinsicht auch für Außenstehende völlige Klarheit über die Zuständigkeiten zu schaffen, wird voraussichtlich demnächst durch eine förmliche Verordnung die Hoheit und Aufsicht gegenüber der Reichsbahn in Österreich bis auf einige bestimmt zu benennende Geschäfte (die dann noch der Verkehrssektion in Wien weiterverbleiben) auf den Reichsverkehrsminister übertragen werden. Für die übrigen Hoheitsaufgaben (außer gegenüber der Reichsbahn), also namentlich auch für die Privatbahn-Aufsicht, bleibt dagegen die Zuständigkeit der Verkehrssektion vorerst noch bestehen; die Überleitung dieser Aufgaben wird einem späteren Zeitpunkt vorbehalten bleiben können.

VI.

An dem Beispiel der Eisenbahnaufsicht in Österreich erkennt man, daß die Eingliederung österreichischer Verwaltungsbehörden in die Reichsverwaltung und die Übernahme ihrer Einrichtungen nicht nur eine organisatorische Frage der Behördenangleichung und der verwaltungstechnischen Umstellung ist. Die Verwaltung steht mitten im Rechtsleben. Sie arbeitet unter einer Rechtsordnung, die die eine Verwaltung mit der anderen und die jeden Verwaltungszweig mit den Volksgenossen, mit dem Publikum, verbindet. Diese öffentliche Rechtsordnung der Ver-

[1] Im alten Reichsgebiet waren nach Artikel 2 des Gesetzes über den Neuaufbau des Reichs vom 30. Januar 1934 die Hoheitsrechte der Länder auf das Reich übergegangen. Dazu hatte die Erste Verordnung über den Neuaufbau des Reichs vom 2. Februar 1934 (RGBl. I S. 81) bestimmt: „Die Wahrnehmung der Hoheitsrechte, die von den Ländern auf das Reich übergegangen sind, wird den Landesbehörden zur Ausübung im Auftrag und im Namen des Reichs insoweit übertragen, als das Reich nicht allgemein oder im Einzelfall von diesen Rechten Gebrauch macht."

Diese reichsrechtlichen Bestimmungen sind nach § 1 des Zweiten Erlasses des Führers und Reichskanzlers über die Einführung deutscher Reichsgesetze in Österreich vom 17. März 1938 (RGBl. I S. 255) im Lande Österreich sinngemäß anzuwenden. Daraus ergibt sich u. a. auch die Zuständigkeit des österreichischen Landesministeriums für Handel und Verkehr (und seiner Verkehrssektion) zur vorläufigen Weiterführung der Hoheits- und Aufsichtsbefugnisse auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens „im Auftrag und im Namen des Reichs".

waltung hat in jedem Land ihr eigenes Gepräge. Sie ist zum Teil schon durch die Staatsform bedingt, vor allem aber ist sie aus langer Übung und altem Herkommen entstanden. Deswegen ist bei der Wiedervereinigung Österreichs eine einfache und völlige Eingliederung in die Reichsverwaltung nur da ohne weiteres möglich, wo ein Zweig österreichischer Verwaltung bisher in sich einigermaßen geschlossen dastand. Da, wo die Verwaltung durch eine besondere, von der reichsdeutschen verschiedene Rechtsordnung mit den übrigen Verwaltungszweigen verbunden war, muß außer der organisatorischen Eingliederung auch noch die Rechtsordnung an das Reichsrecht angeglichen werden. Daß diese Rechtsangleichung immer nur Schritt für Schritt auf den einzelnen Fachgebieten durchgeführt werden kann, liegt in der Natur der Sache; der Anfang ist damit übrigens schon auf dem Gebiet des Verfassungsrechts gemacht worden (vgl. die Erlasse über die Einführung deutscher Reichsgesetze in Österreich vom 15. und 17. März 1938, RGBl. I S. 247 und 255). Bis die Rechtsangleichung durchgeführt ist, müssen auf allen den Teilgebieten, auf denen das Reichsrecht nicht schon durch die Übernahme der Verwaltung selbst gilt, die neuen Reichsbehörden in Österreich übergangsweise noch nach dem zunächst weiterhin geltenden österreichischen Recht arbeiten. Das wird zum Teil sich von selbst ergeben, zum Teil aber auch wird durch besondere Maßnahmen dafür gesorgt werden müssen. So gilt z. B. bei der sog. landespolizeilichen Begutachtung der Baupläne bis auf weiteres auch für Reichsbahnbauten noch österreichisches Verwaltungsrecht, anderseits ist aber schon der Grundsatz des Reichs-Verfassungsrechts maßgebend, daß der Reichsverkehrsminister über diese Baupläne endgültig entscheidet und sie feststellt.

Endlich ist ein wichtiges Gebiet, auf dem gleichfalls die Überleitung der österreichischen Verwaltung in die Reichsverwaltung sich nicht ohne weiteres aus der Neuorganisation ergibt, sondern besondere Regelung erfordert: die beamtenrechtliche Überleitung des Personals der Österreichischen Bundesbahnen und der in der Bundesaufsicht beschäftigten bisherigen Bundesbeamten auf das Reichsverkehrsministerium und die übrige Verwaltung der Reichsbahn. Durch die Gesetzgebung vom 17./18. März 1938 ist zwar das Reich (Sondervermögen Deutsche Reichsbahn) in die zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und deren Personal bestehenden Rechtsverhältnisse eingetreten: Die Gefolgschaft der Österreichischen Bundesbahnen ist Gefolgschaft der Deutschen Reichsbahn geworden, aber zunächst auf der Grundlage des bisherigen österreichischen Rechts. Ein Reichs-Beamtenverhältnis nach dem deutschen Beamtengesetz, nach der deutschen Besoldungsordnung und nach dem übrigen Reichsbeamtenrecht ist damit noch nicht unmittelbar begründet. Auch dazu wird es erst noch einer förmlichen Übernahme in das Reichsbeamtenverhältnis durch besondere Verwaltungshandlungen, sei es gegenüber den einzelnen österreichischen Beamten, sei es gegenüber Gruppen von ihnen, bedürfen.

Die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahnen in Österreich.

Von

Dr.-Ing. Gerhard Sommer in Berlin.

Die Geschichte der Eisenbahnen in Österreich unterscheidet sich in ihrem Wesen von der der Eisenbahnen im alten Reichsgebiet: Entwicklungsgang und Eisenbahnpolitik sind nahezu unabhängig von der reichsdeutschen Eisenbahngeschichte und können nur verstanden werden aus dem zentralen politischen Willen der Wiener leitenden Stellen der österreichisch-ungarischen Donaumonarchie, wie sie aus dem Wiener Kongreß hervorgegangen ist und durch das System des Staatskanzlers Metternich gekennzeichnet wird. Die Eisenbahnbaupolitik dieses Staates fällt dank der ihr innewohnenden Dynamik fast immer wieder auf die schon zu Metternichs Zeiten festgelegte Grundrichtung zurück, und die heißt: Zusammenklammerung des habsburgischen Völkerstaates.

Die reichsdeutschen Eisenbahnen sind vorwiegend aus einem regionalen Bedürfnis der einzelnen Territorialstaaten entstanden, haben aber durch ihren frühen Zusammenschluß eine wichtige Pionieraufgabe für die Überwindung der innerdeutschen Grenzen und für den wirtschaftlichen und politischen Zusammenschluß der einzelnen Bundesstaaten erfüllt. Das Bahnnetz des alten Österreichs hat dagegen verhältnismäßig spät erst die Grenzen nach den benachbarten Staaten des Deutschen Bundes überbrückt. (Erstmalig bei Oderberg im Jahre 1848 in Verbindung mit Preußisch-Oberschlesien.) Die Tendenz des Eisenbahnbaues läßt aber klar erkennen, daß eine Absicht, sich mit dem übrigen deutschen Netz zu verbinden, keineswegs verfolgt wird. Betrieben wird lediglich der Zusammenschluß mit Sachsen, d. h. die Strecke Prag—Dresden, um die Verbindung mit dem befreundeten wettinischen Staate wegen seiner strategischen Lage Berlin gegenüber möglichst schnell herzustellen. Die Verbindung der einstigen Ostmark des bayerischen Stammesherzogtums mit den altbayerischen Landen, also eine Verbindung Wien—München, kommt erst im Jahre 1860 zustande.

Die Eisenbahnbauten der ersten Jahrzehnte in Österreich haben im Gegenteil eine für die Lage des Deutschtums abträgliche völkische Entwicklung hervorgerufen. Das Deutschtum Österreichs war mit dem geschlossenen deutschen Sprachgebiet durch die alte Nibelungenstraße und die Donau, d. h. in der West-Ost-Richtung, verbunden. Die von Wien nach Nordosten und nach Südwesten ausgehenden neuen Schienenverbindungen brachten dagegen das Slawentum (Polen und Tschechen aus dem Norden, Slowenen aus dem Süden) in die alte deutsche Donaustadt Wien und führten damit zu jener starken Unterwanderung des rein deutschen Volksraums um Wien herum. Ebenso führte die Durchquerung weiter nicht deutsch besiedelter Landstrecken zu hohen Anteilsätzen fremden Volkstums in dem Personalstand der Eisenbahnen. Erst sehr spät wurden die deutschen Alpenländer planmäßig einbezogen in das Eisenbahnnetz. Da aber das österreichische Eisenbahnnetz vor dem Kriege nicht flächenmäßig, sondern linienmäßig organisiert war, stand naturgemäß das Deutschtum Österreichs innerhalb der Eisenbahnen ständig im Kampf gegen das habsburgische Denken in der Eisenbahnpolitik und in maßgebenden Epochen der Entwicklung gegen das in- und ausländische Fremdkapital bei den Eisenbahnen (Haus Rothschild, französisches Kapital).

Diese mehr aus der heutigen politischen Rückschau hergeleitete Beurteilung der Eisenbahnentwicklung will in keiner Weise verkleinern die wertvollen Beiträge, die die österreichischen Eisenbahner und Eisenbahnen für die Eisenbahnentwicklung der Welt geliefert haben. Die Eisenbahnen Österreichs können sich einer solchen Fülle von Pionierarbeiten technischer und organisatorischer Art rühmen, wie sie selten ein Eisenbahnnetz verzeichnet, und fast nirgendwo ist die Verkehrsgeschichte so mit dem Namen berühmter Persönlichkeiten verbunden. Die Überquerung der Alpenpässe sind solche Erstleistungen, die noch heute die Bewunderung der Fachwelt erwecken. Für die großen technischen Aufgaben wurden Weg und Fahrzeug vielfach aus einheitlicher Konzeption geschaffen. Schon der Beginn der Geschichte der Schienenwege im Österreichischen ist dem Wirken berühmter Männer zu verdanken, und diese Pionierleistungen seien nachstehend im besonderen gewürdigt:

Österreich kann sich rühmen, die erste Schienenbahn in deutschen Landen geschaffen zu haben. Es war die vorwiegend für den Salztransport geschaffene Bahn von Budweis in Böhmen nach Mauthausen bzw. Linz an der Donau, die im Gegensatz zum Willen ihres Erbauers nicht mit Dampflokomotiven, sondern mit

Pferden betrieben wurde. Sie verdankt ihre Entstehung der Initiative des Professors am Polytechnischen Institut in Prag Franz Josef Ritter von Gerstner und seines Sohnes, des Professors am Wiener Polytechnikum Franz Anton Ritter von Gerstner. Die von ihm projektierte Bahn wurde im Jahre 1825 als „k. k. priv. erste österr. Eisenbahngesellschaft" gegründet und der Bau nach Überwindung von Krisen, finanziellen und technischen Schwierigkeiten 1832, also etwas über 3 Jahre vor der ersten deutschen Dampfeisenbahn Nürnberg—Fürth, mit einer Strecke von 131 km vollendet.

Der eigentliche Wegbereiter des zusammenhängenden Eisenbahnnetzes der österreichischen Monarchie war Franz Xaver Riepl, Professor am Polytechnikum in Wien. Während Friedrich List seinen Plan über ein deutsches Eisenbahnnetz im Jahre 1833 in seiner Denkschrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems" als die Grundlage für ein gesamtdeutsches Verkehrssystem aufgefaßt hatte, hatte Riepl schon 4 Jahre vorher die österreichische Stammlinie entworfen und 1836 einen großzügigen Plan für ein Eisenbahnnetz innerhalb der damals zum Deutschen Bunde gehörigen österreichischen Reichshälfte der Donaumonarchie aufgestellt. Dieser Plan war von beispielhafter Großzügigkeit und Weitschau und ist das Rückgrat der österreichischen Eisenbahnbaupolitik geblieben. Es muß aber ausgesprochen werden, daß sich die Rieplschen Projekte schon ganz auf den Rahmen der habsburgischen Erblande beschränkten. Die geschichtliche Forschung über die Frühzeit der Eisenbahnen im großdeutschen Raum hat bisher nicht feststellen können, ob zwischen den genialen Vorkämpfern des Eisenbahnwesens Friedrich List und Franz Xaver Riepl eine persönliche oder geistige Beziehung bestanden hat. Mit Wien als Mittelpunkt sollte eine Nordlinie von der russisch-galizischen Grenze (bei Brody) über die mährische Pforte nach Wien und eine Südlinie von Wien nach Triest die Grundachse dieses Netzes bilden. Dabei entsprach es Rieplschem Ideengut, den Bau dieser Stammbahn von annähernd 1500 km Länge als eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe der staatlichen Lenkung zuzuweisen, um die Verkehrsentwicklung unabhängig zu machen von privatkapitalistischer Interessentenpolitik oder von örtlichen Sonderbestrebungen provinzialer Kräfte. Seine Pläne waren universal, sie zeugen von einer vorausschauenden Erkenntnis der Bedeutung der Eisenbahnen in politischer, wirtschaftlicher und technischer Hinsicht. So waren seine Projekte auch von vornherein vorwiegend auf die Aufgaben der Eisenbahnen im Güterverkehr gerichtet. Die galizischen Salzbergwerke, das Stein-

kohlengebiet um Mährisch-Ostrau, die Witkowitzer Eisenwerke, die Industrie Mährens und Schlesiens sollten an das Staatszentrum und Hauptmarktgebiet Wien herangebracht werden und in Triest ihren Ausstrahlungspunkt aufs Meer finden, wie wiederum die Einfuhr des Landes von anderen Seehäfen, von den Seehäfen des Nordens, auf den zur Monarchie gehörigen Hafen Triest gelenkt werden sollte. Es ist schon tragisch, zu übersehen, wie das neue, technisch vollkommenere Verkehrsmittel in den Dienst der Aufgabe gestellt wurde, das deutsche Sprachgebiet der ehemaligen Donaumonarchie von seinen naturgegebenen Verbindungen abzulenken und als Transitgebiet in eine Achse einzuspannen, die den natürlichen geographischen Gegebenheiten widersprach, vielmehr nur in der seltsamen Struktur des habsburgischen Staates begründet war.

Der Metternichsche Staat vermochte der Großzügigkeit der Rieplschen Ideen trotzdem nicht zu folgen. Er überließ den Bau der nördlichen Hauptlinie der Rieplschen Pläne dem damals in Wien maßgebenden Privatkapital (Rothschild!). Am 4. März 1836 wurde der als „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn" gegründeten Gesellschaft die Konzession zum Bau einer Bahn von Wien bis nach Bochnia (nahe Krakau) mit Abzweigungen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und den galizischen Salzlagerstätten erteilt. Die erste Teilstrecke dieser Bahn (von Floridsdorf bis Deutsch-Wagram) wurde am 23. November 1837 eröffnet. Dieser Tag ist somit der Geburtstag der Dampfeisenbahnen auf österreichischem Boden. Mitte 1839 konnte die Strecke Wien—Brünn (144 km lang) dem Verkehr übergeben werden. Nach Finanzkrisen und Zwischenfällen wurde gerade in dem kritischen Jahre 1848 bei Oderberg die Verbindung ausgerechnet mit dem preußischen Eisenbahnnetz fertiggestellt. Zwischen Wien und Berlin ist also eine Eisenbahnfahrt nunmehr schon seit 90 Jahren möglich.

Auf technischem und betrieblichem Gebiet müssen die zahlreichen Erfindungen und Neuschöpfungen auf dieser Bahn hervorgehoben werden. Schon seit 1839 wurde auf der Bahn Nachtbetrieb eingeführt. Die umwälzende Bedeutung einer solchen Maßnahme vor annähernd 90 Jahren verdient besonders ins Bewußtsein geholt zu werden. In Zweigbahnen erhielt die Nordbahn früh weitere Ausstrahlungsmöglichkeiten.

Kurz nach Inbetriebnahme der nördlichen Stammlinie aus dem alten Rieplschen Programm wurden die Pläne für den Bau der nach Süden gerichteten Schienenverbindung betrieben. Am 2. Januar 1838 wurde die Konzession erteilt für den Bau einer bis an den Alpenfuß hinführen-

den Eisenbahn nach Gloggnitz mit Abzweigungen von Wiener-Neustadt nach Ödenburg und Raab und einer östlichen Linie von Wien nach Raab. Nach diesem östlichen Zweig nannte sich die hierfür gegründete Unternehmung „Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft". Einsprüche einer ungarischen Wettbewerbsbahn führten dazu, zunächst nur den Plan der eigentlichen Südlinie weiterzuverfolgen. Dementsprechend änderte das Unternehmen seinen Namen in „Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft". Der 20. Januar 1841 ist der Eröffnungstag der ersten Teilstrecke dieser Bahn (Wien bis Wiener-Neustadt). Bald wurde auch der Bau der östlichen Zweige wieder aufgenommen und verwirklicht. So entstand als Ausgangspunkt dieser Bahnen in Wien das in seiner Grundform noch heute charakteristische Gebilde des späteren Süd- und Ostbahnhofs.

Wenn auch bei dem Bau der Nordbahn sowie der südlichen Strecken auf den Rieplschen Entwurf zurückgegriffen wurde, so bedeutete doch die Aufteilung auf zwei verschiedene Privatgesellschaften eine Zerreißung des ursprünglichen Gesamtprojektes. Die Verschiedenartigkeit des Programms dieser beiden Gesellschaften machte für die Staatsführung das Problem „Eisenbahn und Staat" in Österreich nunmehr zu einer brennenden Frage. Es ist notwendig, an Hand der staatlichen Maßnahmen den Wandel der Anschauungen der Staatsführung über dieses Problem vom Auftauchen des ersten Eisenbahnprojektes an zu verfolgen.

Dem Erbauer der ersten Bahn (von Linz nach Budweis) Franz Anton Ritter von Gerstner wurde vom Staat erklärt, daß Eisenbahnunternehmungen „als reine Privatunternehmungen zu behandeln sind, denen die Staatsverwaltung allein Schutz und Unterstützung zuwenden soll, sich dabei aber jeder direkten Einmischung zu enthalten habe". Ein Kabinettsschreiben vom 25. November 1837 behält den Bau und Betrieb von Eisenbahnen theoretisch dem Staate vor. In der Praxis wird aber dem Privatkapital die Initiative überlassen, und die 1838 erlassenen „Allgemeinen Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende Konzessionssystem" sind ganz von der liberalistischen Auffassung durchdrungen, den Eisenbahnunternehmer die Wahl der Linienführung und der Ertragsberechnung bestimmen zu lassen und ihm die größte Freiheit zu gewähren. Offenbar haben Handels- und Finanzkrisen und die Abhängigkeit von den großen Bankhäusern dieses Lavieren verursacht.

Die Inhaber der Bahnkonzessionen hatten inzwischen die rentablen Streckenabschnitte innerhalb ihres Konzessionsbereiches vollendet und ließen die Fortführung der Bahnen ins Stocken geraten. Da führte ein

Staatsmann und Volkswirt von Format, der für das Eisenbahnwesen zuständige Präsident der Allgemeinen Hofkammer, Freiherr von Kübeck, den grundsätzlichen Wandel der Anschauungen im Jahre 1840 herbei. Der Staat entwickelte nunmehr ein Programm, das folgende Hauptforderungen vorsah:

1. den Gesamtausbau der Südlinien;
2. eine neue Stammlinie in die Nordprovinzen;
3. eine Westbahn nach Bayern;
4. eine von Mailand nach Venedig zu führende Bahn in die damals zu Habsburg gehörenden oberitalienischen Provinzen Lombardei und Venezien.

Zum erstenmal wird wirkliche Eisenbahnpolitik im österreichischen Staat betrieben. Nicht mehr der privatwirtschaftliche Ertrag, sondern gemeinwirtschaftliche Erwägungen sind die Grundlagen für das Eisenbahnbauprogramm. Die äußeren Maßnahmen folgen schnell aufeinander. Ein Dekret vom 23. Dezember 1841 legt die Richtung der nächsten Bauten fest und bringt zum Ausdruck, daß der Staatsbau einzutreten hat, wenn private Unternehmungen ohne Staatshilfe nicht mehr zu gewinnen sind. Die Praxis erfordert bei dem Stilliegen fast der gesamten Eisenbahnbautätigkeit ganze Maßnahmen, und mit dem Jahre 1841 folgt die Tat: der erste Staatsbahnbau und die erste Verstaatlichungsaktion. Für die Eisenbahnbauten und Staatsbahnen wird 1842 die „Generaldirektion der Staatseisenbahnen" als leitende Behörde errichtet. In der ganzen Eisenbahnwelt sind die Namen der damals leitenden Männer bekannt: Ghega, Negrelli, Francesconi und Bretschneider.

Das durch die Vorjahre so lang zurückgestaute Baubedürfnis wurde nunmehr in großzügiger Weise befriedigt. Kurz hintereinander wurden u. a. dem Betrieb übergeben die Strecken Olmütz—Prag und Prag—Bodenbach im Norden (die Verbindung mit der ersten sächsischen Staatsbahn von Dresden an die böhmische Grenze), und Mürzzuschlag—Graz—Cilli im Süden. Noch bildete der Semmering eine Unterbrechung der südlichen Strecke, und mit einer 1841 fertiggestellten Straße wurde zunächst allein der Gebirgspaß überwunden. Der Entwurf und die dann folgende Ausführung der Semmeringbahn als erste Alpenquerbahn wird immer als eine technische Großtat ersten Ranges in der Eisenbahngeschichte gewertet bleiben. Die Trassierungskunst und Lokomotivkonstruktion haben vereint schon in diesen frühen Entwicklungsjahren des Eisenbahnwesens diesen technischen Erfolg ermöglicht. Der Bau der Semmeringbahn ist für immer mit dem Namen ihres genialen Erbauers Carl Ghega verbunden. Sein Werk konnte zum Erfolg führen dadurch,

daß ihm durch die Konstruktion des Grazer Professors Wilhelm Freiherrn von Engerth auch der Lokomotivtyp zur Verfügung gestellt wurde, der in der Lage war, die erforderliche Leistung auf dieser Gebirgsbahn zu entfalten. Unter Bewunderung durch die gesamte Fachwelt wurde am 17. Juli 1854 die Semmeringbahn als Verbindungsstück der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und der südlichen Eisenbahnlinie dem Betrieb übergeben. Die Gesamtstrecke bis Triest war 1857 vollendet. Der Ruhm der österreichischen Eisenbahner in der Welt war fortan durch diese Großleistungen begründet.

Von dem v. Kübeckschen Staatsbauprogramm wurde auch die oberitalienische Linie vollendet, während auffallenderweise die Westverbindung nach Bayern immer noch der Verwirklichung harren mußte. Tirol hatte angesichts der Eisenbahnentwicklung im Ostalpengebiet seine Bedeutung als Durchgangsland für den Nord-Süd-Verkehr Deutschland—Italien erkannt. Schon früh waren Pläne zur Herstellung einer Nord-Süd-Verbindung über den Brenner ausgereift. Da sie von privater Seite kamen, fanden sie bei der Regierung Abneigung. Im Staatsbauprogramm des habsburgischen Staates war naturgemäß eine solche Verbindung ursprünglich nicht vorgesehen. Erst als die Wettbewerbsfrage schweizerischer Transitverbindungen brennend wurde, nahm die Regierung das Projekt einer Bahn von Kufstein über Innsbruck, Brenner, Bozen, Trient nach Verona zum Anschluß an die lombardisch-venetianische Strecke in ihr Bauprogramm auf. Durch Staatsverträge wurden die Anschlüsse mit Bayern sichergestellt und der Bau von Norden und von Süden her vorgetrieben. Die Strecke Kufstein—Wörgl—Innsbruck war 1858 als „Nordtiroler Staatsbahn" und die Strecke Verona—Bozen 1859 als „Südtiroler Staatsbahn" fertiggestellt. Der Staatsbahnbau erstreckte sich weiter noch auf die Vollendung und Abrundung des Nordbahnnetzes im galizischen Raum (nordöstliche Staatsbahn) und auf die Herstellung der Wiener Verbindungsbahn.

Dem v. Kübeckschen Entschluß zum Staatsbahnbau entsprachen folgerichtig seine Verstaatlichungspläne bestehender Privatbahnen. Zunächst begann der Aufkauf von Eisenbahnaktien durch den Staat; dann wurde die Strecke Marchegg—Preßburg im Zusammenhang mit der ungarischen Zentralbahn vom Staat übernommen und als östliche Staatsbahn verwaltet. Die Wien-Gloggnitzer Bahn mußte natürlich im Zusammenhang mit der Semmeringbahn und der Staatsbahnstrecke Mürzzuschlag—Triest auch in das Staatseigentum übernommen werden. Mit anderen kleineren Verstaatlichungen zusammen verfügte 1854 der österreichische Staat über das größte Staatsbahnnetz Europas (1766 km Betriebslänge).

Trotz dieses großen Bahnbesitzes hatte der Staat bis dahin die Betriebsführung auf den ihm gehörenden Bahnen nicht in die Hand genommen: er überließ vielmehr den Betrieb pachtweise den mit Staatsbahnstrecken zusammenhängenden Privateisenbahnen. Als Anfang der fünfziger Jahre die Pachtverträge auf den wichtigsten Strecken abliefen, wurde vom Staat durch Statut vom 14. Mai 1851 auch der Betrieb auf den Staatsbahnen übernommen. Diesem Entschluß entsprach die gleichzeitige organisatorische Maßnahme, die Leitung des Betriebes verschiedenen regionalen Betriebsdirektionen zu übertragen; und zwar wurden folgende Betriebsdirektionen ins Leben gerufen:

Prag für die nördliche Staatsbahn,

Graz für die südliche Staatsbahn,

Wien für das Verkehrsgebiet der ehemaligen Wien-Gloggnitzer Eisenbahn,

Krakau für die nordöstliche Staatsbahn,

Pest für die östliche Staatsbahn,

Verona für die lombardisch-venetianische Staatsbahn.

Der Gesetzgeber schuf im Zusammenhang mit diesen organisatorischen Maßnahmen die Grundlage für die Betriebsführung mit der als erstem Eisenbahnsondergesetz am 16. November 1851 erlassenen Eisenbahnbetriebsordnung.

Die Rückschau auf diesen letzten Zeitabschnitt läßt mit Bewunderung erkennen, wie sich nach vorhergehendem Tasten und Lavieren die Staatsführung zu einer konsequenten unmittelbaren Führung der Eisenbahnpolitik entschlossen hat. Um so tragischer muß es empfunden werden, daß die Folgezeit zu einer völligen Abkehr von diesen klaren Grundsätzen führt.

Das Jahr 1854 ist der verhängnisvolle Wendepunkt in der österreichischen Eisenbahngeschichte. Noch sind nicht alle aus dem Staatsbauprogramm herrührenden Bauvorhaben vollendet. Da entschließt sich der Staat in kurz aufeinanderfolgenden Maßnahmen zur Neuzulassung von Privatbahnkonzessionen, zum Erlaß eines neuen Konzessionsgesetzes, das die Konzessionsdauer von 50 auf 90 Jahre erhöht, und zum Verkauf des weitaus größten Teils seiner Staatsbahnen. Die österreichische Regierung hat offenbar kein Interesse daran gehabt, die wahren Gründe dieses Umschwunges ihrer Politik zu enthüllen. Mit ungewohnter Schnelligkeit folgten die einzelnen Maßnahmen: Geheimhaltung der Verkaufsverhandlungen, Veröffentlichung der kaiserlichen Entschließung vom 19. Oktober 1854, die

die Regierung ermächtigte, die Staatsbahnen „gegen eine angemessene Ablösungssumme an Privatunternehmungen auf eine gewisse Reihe von Jahren zum Betriebe zu überlassen", und drei Tage später die Gründung der ersten großen Staatseisenbahngesellschaft unter Führung von französischem Kapital. Die Erschütterung des Staates 1848, das ungarische Problem, die habsburgische Balkanpolitik und Währungskrisen stehen naturgemäß mit diesen Vorgängen in Zusammenhang. Es scheint aber doch so, als wenn selbst auf die Eisenbahnpolitik die politischen Vorgänge des Jahres 1866 ihre Schatten vorausgeworfen haben. Die infolge des Gegensatzes zu Preußen gepflegten Querverbindungen des habsburgischen Staates zum Frankreich Napoleons III. führen zu kapitalmäßigen Verflechtungen, die gleichzeitig für Frankreich die Garantie boten, als Gegenleistung ein wichtiges Instrument des österreichischen Staates in die Hand zu bekommen, denn die Bedeutung der Eisenbahnen für die Landesverteidigung war schon früh in Österreich erkannt und daher bei der Staatsbaupolitik in den vorhergehenden Jahren berücksichtigt worden. Die internationalen Bankhäuser werden gern ihre Unterstützung diesen Vorgängen geliehen haben. Am 31. Dezember 1854 gingen die nördlichen und südöstlichen Staatsbahnen sogar samt einer Reihe von Domänen und Forsten in das Eigentum eines Konsortiums über, das die übernommenen Staatsbahnen in die „priv. Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft" einbrachte. Durch Fusionierung mit anderen Gesellschaften dehnte diese Gesellschaft ihr Verkehrsgebiet schnell nach Osten und Südosten aus, so daß ihr Einfluß von Bodenbach bis Belgrad reichte. Die südlichen und lombardisch-venezianischen Staatseisenbahnen wurden an eine andere große Gesellschaft verkauft, die sich im italienischen Raum erweiterte, ferner im ungarischen Raum (Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn) eine Ergänzung ihres Netzes vornahm und sich durch die Hinzunahme der k.k. priv. Kärntner-Bahn (Marburg an der Drau—Klagenfurt—Villach Franzensfeste) vervollständigte. Der Gesellschaft wurden ferner überlassen: die Südtiroler und Nordtiroler Staatsbahnen und die kroatischen Bahnen. Sie wurde dadurch das größte österreichische Eisenbahnunternehmen und erhielt nach Verkauf der oberitalienischen Strecken im Zusammenhang mit der Abtretung der Lombardei und Venetiens an Italien später den Namen „priv. Südbahn-Gesellschaft". Auch die übrigen Staatsbahnen wurden verkauft. Der Staat behielt lediglich in seiner Hand die Grenzstrecken bei Bodenbach, bei Kufstein und die Wiener Verbindungsbahn.

Die Folgen dieser Politik waren katastrophal. Nicht einmal den Anlagewert seiner Bahnen hatte sich der Staat erstatten lassen. Die Verluste des Staates bei der Verschleuderung seiner Bahnen an das private, größtenteils ausländische Kapital werden auf Hunderte von Millionen Kronen beziffert. Ja, der Staat begab sich noch weiter in die Hörigkeit des fremden Privatkapitals, indem er eine Zinsgarantie, ja in den meisten Fällen eine Ertragsgarantie für die privaten Eisenbahngesellschaften übernahm. Es war wohl im Zuge dieser Entwicklung beinahe selbstverständlich und anscheinend auch von vornherein beabsichtigt, daß diese Staatsgarantien in weitestem Umfange in Anspruch genommen wurden. Die Fachliteratur beziffert die Gesamtausgaben für derartige Staatszins- und Reinertragsgarantien auf 680 Millionen Goldkronen.

Da die privaten Eisenbahnunternehmer hierdurch jeder Sorge um den wirtschaftlichen Erfolg ihrer Gesellschaften enthoben waren, konnten ohne Risiko großzügige Bauprogramme wieder in Angriff genommen werden. Die österreichische Geschichte tritt nunmehr in eine Zeit starker linienmäßiger Expansion ein. Die Privatbahnen vollendeten die noch nicht ausgeführten Streckenabschnitte des Staatsbauprogramms und machten sich an die Verwirklichung weiterer großer Bauvorhaben heran.

Ein Ruhmesblatt in der Geschichte der österreichischen Eisenbahntechnik ist der damalige Bau der Brennerbahn, das Werk Karls von Etzel. Bei der Brennerbahn sind die Erfahrungen der Semmeringbahn und der technische Fortschritt in genialer Weise verwertet. Etzel, Württemberger von Geburt, war Meister der Kunst des Trassierens und schon vom Straßenbau durch die Herstellung der neuen Weinsteige in Stuttgart bekannt.

In dieser Privatbahnzeit wurde endlich der Gedanke der Westverbindung nach Bayern wieder aufgenommen. Unter Inanspruchnahme der Staatsgarantie wurde die „Kaiserin-Elisabeth-Bahn" gegründet, die sich zur Aufgabe stellte, die Verbindung Wien—Salzburg mit einer Abzweigung von Wels nach Passau zu erbauen. Die entsprechende Konzession vom 8. März 1856 entsprach den Bestimmungen des schon früher abgeschlossenen österreichisch-bayerischen Staatsvertrages. Am 1. August 1860 war die Strecke Wien—Salzburg vollendet, am 1. September 1861 die Strecke Wels—Passau. Diese Strecken sind nicht nur ein wichtiges Glied im Zuge des europäischen Orientverkehrs geworden, sondern das politische Schicksal hat sie endlich in unseren Tagen dazu geführt, wichtigste Adern im großdeutschen Verkehrsnetz zu werden. Die Westbahn hat sich später die alte Linz-Budweiser Pferdebahn angegliedert und in eine Dampfbahn umgewandelt. Weiteren Konzessionen im westlichen Österreich, die sich auf die Bahnen über Braunau—Simbach

erstreckten, lagen Verkehrspläne zugrunde, die diesen Bahnen größere Bedeutung zuwiesen, als sie im Verlaufe der geschichtlichen Entwicklung später erlangt haben. Die weitere Bauentwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes wird bestimmt durch die Gründung der „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ und der „Kaiser-Franz-Joseph-Bahn“.

Die „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ war in ihrem Grundgedanken im Anschluß an die Budweis-Linzer Bahn als Verbindungsglied Südböhmens mit der Adria geplant. Ihre Linienführung von St. Valentin (an der Strecke Linz—Wien) über das Ennstal in das Murtal, den Sattel von Neumarkt nach Villach stellte eine neue Alpenquerbahn dar, die allerdings nicht die Bedeutung der anderen Alpenquerbahnen erreicht hat. Ihre Linie wurde sehr schnell ergänzt durch einen zweiten Anschluß an die Westbahn in Amstetten, durch die Fortsetzung nach Tarvis, die Herstellung einer neuen Linie von Tarvis nach Laibach, durch eine Verbindung Hieflau—Eisenerz, St. Michael—Leoben—Bruck a. d. Mur, St. Veit an der Glan—Klagenfurt und Fortsetzung von Tarvis bis an die frühere Staatsgrenze bei Pontafel. Durch die Grenzziehungen des Diktats von St. Germain wurde die alte Südbahn in ihrer Verkehrsbedeutung entwertet. Der Zweig Bruck a. d. Mur—Tarvis hat seitdem für den internationalen Durchgangsverkehr Italien—Wien—Tschechoslowakei—Polen erhöhte Bedeutung gewonnen. Die Bautätigkeit der Kronprinz-Rudolf-Bahn erstreckt sich von ihrer Gründung 1866 bis in das Jahr 1872.

Die „Kaiser-Franz-Joseph-Bahn“ diente vorwiegend der Verbindung Westböhmens mit dem Donauraum um Wien und erhielt dadurch die Anschlußmöglichkeiten an den von Wien nach Südwesten und Südosten ausstrahlenden Verkehr. Ihre Linien führten ehemals von Wien über Gmünd mit einem Ast nach Pilsen und Eger, mit einem anderen nach Tabor und Prag. Zweigbahnen führten weiteren Anschlußverkehr an die Grundlinien heran. Die Konzession der Franz-Joseph-Bahn datiert ebenfalls von 1866, ihre Bautätigkeit fand im wesentlichen 1873 ihren Abschluß.

Nach Abschluß der Expansionstätigkeit der genannten Privatbahngesellschaften bereitet sich langsam ein Umschwung in der staatlichen Eisenbahnpolitik vor. Tirol und Vorarlberg standen noch völlig außerhalb des Ostwestverkehrs. Die Verbindung Wien—Innsbruck führte über Salzburg—Rosenheim—Kufstein. Die Führung des habsburgischen Staates hielt es für geboten, eine von Bayern unabhängige Verbindung von Salzburg nach Innsbruck zu erhalten. Es kam hinzu, daß der wittelsbachische Staat durch die Gründung des zweiten Deutschen Reiches 1871

mehr als vorher aus der Macht- und Freundschaftssphäre Habsburgs herausgerückt war. So entstand jetzt nicht mehr infolge privater Initiative, sondern auf Betreiben des Staates die „Salzburg—Tiroler Bahn", die in der Zeit von 1872 bis 1875 fertiggestellt wurde. Ihre einzelnen Teile sind die Strecken Salzburg—Bischofshofen—Zell a. S.—Kitzbühel—Wörgl und die Abzweigung Bischofshofen—Selzthal. Auch in Vorarlberg gingen Eisenbahnpläne ihrer Vollendung entgegen. Es entstand die „Vorarlberger Bahn" Bludenz—Feldkirch—Bregenz mit den Grenzstrecken nach Lindau, St. Margrethen und Buchs. In dieser Atmosphäre der Privatbahnzeit sind ferner noch entstanden die österreichische Nordwestbahn, deren Hauptstrecke von Wien über Znaim und Iglau nach Nordböhmen führte, und die ungarische Westbahn, von der die Teilstrecke Graz—St. Gotthard heute auf deutschem Reichsgebiet liegt. Daneben wurden durch kleinere Eisenbahngesellschaften noch Ergänzungen des Eisenbahnnetzes vorgenommen.

Ähnlich wie im Zweiten Reich nach den Gründerjahren brach auch in Österreich in den 70er Jahren eine schwere Wirtschaftskrise aus. Das Jahr 1873 war hier das schwerste Jahr. Zahlreiche Zusammenbrüche hatten ein so tiefes Mißtrauen gegen Aktiengesellschaften erweckt, daß auch die Eisenbahngesellschaften nicht verschont blieben. Zahlungseinstellungen und Zusammenbrüche vollzogen sich bei den Privatbahngesellschaften. Die mit Staatsgarantie arbeitenden Gesellschaften dagegen nahmen in unerträglicher Weise die Garantieverpflichtung des Staates in Anspruch. Die Bautätigkeit kam völlig zum Erliegen. Diese Vorgänge leiteten erneut einen Wandel in der Eisenbahnpolitik des Staates ein. Da der Staat sich nicht weiter in die Zuschußpolitik hineinziehen lassen konnte, stellte er zunächst ein eigenes Eisenbahnbauprogramm auf und setzte 1875 eine staatliche Baubehörde, die „Direktion für Staatseisenbahnbauten", ein. Sie sollte vor allem den Bau der Donauuferbahn und der Arlbergbahn durchführen. Während die Donauuferbahn bald in ihren wesentlichen Teilen fertiggestellt wurde, verzögerte sich der Bau der Arlbergbahn infolge technischer Schwierigkeiten. Eine entscheidende eisenbahnpolitische Maßnahme stellte das Sequestrationsgesetz vom 14. Dezember 1877 dar. Nach diesem Gesetz konnte die Regierung an garantierte Bahnen Vorschüsse zur Abdeckung ihrer Fehlbeträge gewähren und bis zur Rückzahlung dieser Vorschüsse den Betrieb selbst übernehmen, ferner den Betrieb von garantierten Bahnen auch dann in die Hand nehmen, wenn diese fünf Jahre hindurch mehr als die Hälfte des zugesicherten Reinertrages und insgesamt mindestens 50 % des Nennwertes ihres garantierten Anlagekapitals in Anspruch genommen

hatten. Ebenso konnte die Regierung notleidende Eisenbahnen übernehmen. Sequestrationsgesetz und Staatsbauprogramm sind die Marksteine für die neue Verkehrspolitik des Staates, die von nun an in stärkerer Konsequenz aufrechterhalten blieb. Die neuen finanziellen Opfer fielen dem Staat schwer, und erst langsam konnte er die Verstaatlichungen verwirklichen. Ähnlich wie in Preußen brachten die 80er Jahre die entscheidenden Maßnahmen. Die Kronprinz-Rudolf-Bahn und die Kaiserin-Elisabeth-Bahn, die Vorarlberger Bahn und die Kaiser-Franz-Joseph-Bahn wurden nacheinander vom Staate übernommen. Weitere, nicht so wichtige Bahnen folgten. Auch die Neubautätigkeit kam wieder in Fluß. Sie diente dem Zusammenschluß des Netzes und seiner weiteren Verästelung, erstreckte sich aber bei der Abhängigkeit des Staates von den Polen und Tschechen vorwiegend auf Galizien und Böhmen. Den Alpenländern kam nur der Bau der Arlbergbahn zugute, in diesem Falle allerdings ein Werk von überragender Bedeutung. Politische Gründe hatten den Ausschlag gegeben. Vorarlberg sollte an Wien näher herangebracht werden. Jedoch erst 1880 konnten die Bauarbeiten nach dem Entwurf und unter der Oberleitung des Leiters der Direktion für Staatseisenbahnbauten, Oberbaurat Julius Lott, begonnen werden. Die Arlbergbahn ist ein Beispiel für die weitere Vervollkommnung der Hochgebirgsbahnen. In dreijähriger Bauzeit wurde der 10 km lange Arlbergtunnel vollendet, und die Strecke Innsbruck—Bludenz 1884 in ihrer Gesamtheit dem Verkehr übergeben. Auch der Lokalbahnbau wurde in dieser Zeit stark gefördert und die Initiative hierfür vorwiegend den interessierten Landesverwaltungen überlassen. Der Staat übernahm durch ein besonderes Lokalbahnamt im Handelsministerium die Aufsicht.

Mit der Wiederaufnahme des Staatsbahnbaues und den neuen Verstaatlichungsmaßnahmen mußte der Staat auch seinen Bahnen eine neue Verwaltungsorganisation geben. Die alten Eisenbahnbehörden waren 1854 der verhängnisvollen Privatisierungspolitik zum Opfer gefallen. Die Eisenbahnbehörden bedurften daher eines völligen Neuaufbaues. Am 1. Juli 1882 wurde die „Direktion für Staatseisenbahnbetrieb" als leitende Behörde für die staatliche Betriebsorganisation geschaffen. Die weiteren Verstaatlichungen, die Ausdehnung des Betriebes führten zwei Jahre später zur Zusammenfassung der Leitung von Bau und Betrieb in der „Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen", der Eisenbahnbetriebsdirektionen für den regionalen Betriebsdienst, Bauleitungen für die Eisenbahnneubauten und eine Schiffahrtsinspektion für den Bodenseeschiffsdienst unterstellt wurden. Wichtig ist die Feststellung, daß die Generaldirektion lediglich ein

Exekutivorgan des Handelsministers darstellte. Die Eisenbahnhoheitsaufgaben blieben zunächst beim Handelsministerium selbst. Erst mit der Gründung des neuen „Eisenbahnministeriums" am 19. Januar 1896 wurden die Hoheitsaufgaben des Staates und die Betriebsverwaltung der Staatsbahnen in der gleichen Zentralbehörde zusammengefaßt und die regionalen Aufgaben Staatsbahndirektionen übertragen. Für die Folgezeit war diese organisatorische Maßnahme von weittragender Bedeutung. In die Irrwege der österreichischen Eisenbahnpolitik kam endlich Ruhe und Stetigkeit. Der äußere Ausbau war im wesentlichen vollendet. Verkehrs- und Tarifpolitik konnten nunmehr ganz ihrem gemeinwirtschaftlichen Ziele dienen. Vor allem aber konnte das österreichische Eisenbahnwesen nunmehr die Vollendung und Vervollkommnung erfahren, die es brauchte, um für die schwere Zukunftsaufgabe gerüstet zu sein, die 1914 tragische Wirklichkeit wurde.

1900 trat das Eisenbahnministerium noch einmal mit einem großzügigen Bau- und Investitionsprogramm an die Öffentlichkeit. Das neue Programm sah als wichtigste Bauaufgaben folgende Linien vor:

1. Die Karawankenbahn von Klagenfurt über Rosenbach nach Aßling mit Abzweigung von Rosenbach nach Villach,
2. die Wocheinerbahn von Aßling über Görz nach Triest,
3. die Tauernbahn von Schwarzach-St. Veit nach Spittal an der Drau,
4. die Pyhrnbahn vom Endpunkt der Kremstalbahn nach Selzthal.

1901 wurde das Programm genehmigt. Als Sonderabteilung des Eisenbahnministeriums wurde eine Eisenbahnbaudirektion ins Leben gerufen, deren Wirken unter der Führung ihres Sektionschefs Karl Wurmb den Weltruf des österreichischen Eisenbahnbaues weiter bekräftigt hat. Ein beispielhaftes Schaffen setzte ein. Berühmt ist der Bau des Karawankentunnels und des Wocheiner Tunnels. 1906 war die Tauernbahn, die Karawankenbahn und die Wocheinerbahn in allen Teilstrecken fertig. Die Pyhrnbahn war im gleichen Jahr vollständig ausgebaut. Wichtige Ergänzungen des österreichischen Verkehrsnetzes waren damit vorgenommen. Das nächste Jahr brachte mit der Verstaatlichung der Nordbahn, das Jahr 1908 mit der Verstaatlichung der Staatseisenbahngesellschaft und das Jahr 1909 mit der Verstaatlichung der Nordwestbahn eine erhebliche Erweiterung der Staatsbahnverwaltung. Im Rahmen der Vorkriegsbauentwicklung sind noch zu erwähnen die Linien Krems—Grein und die Mittenwaldbahn.

Die Tätigkeit des Eisenbahnministeriums war in den letzten Vorkriegsjahren im wesentlichen erfüllt mit der Vervollkommnung des gesamten Betriebsapparates im Interesse einer wesentlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit. So gingen die österreichischen Eisenbahnen in technisch bester Ausrüstung an die großen Aufgaben, die der Weltkrieg ihnen gestellt hat. Übermenschliche Leistungen sind von den österreichischen Eisenbahnern im Kriege vollbracht worden. Unvorstellbar sind die Beanspruchungen des Materials. In immer neuen Sonderleistungen mußte der Betrieb eine nie gekannte Beweglichkeit zeigen. Schwer waren die Belastungen, die der Personalpolitik auferlegt wurden. Die Anspannung der Menschen und der Materialverbrauch hatten bei dem Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie die Ermüdungsgrenze erreicht, als dann noch das Diktat von St. Germain in schrankenloser Willkür das geschlossene Eisenbahnnetz der alten Donaumonarchie zerriß. Ja, Eisenbahnknotenpunkte wurden ein begehrtes Objekt der sogenannten Siegerstaaten und die territorialen Bestimmungen der Diktate von St. Germain und Trianon an vielen Stellen rücksichtslos vom Eisenbahnnetz aus gefordert und verwirklicht. Die Wegnahme wichtiger Knotenpunkte führte fast überall zu schweren Einbrüchen in das geschlossene deutsche Sprachgebiet. Von den 46 000 km Betriebslänge des gesamten Eisenbahnnetzes der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1914 verblieben Deutsch-Österreich rund 5800 km. Die großen zusammenhängenden Linien wurden vielfach zerrissen. Was der alte habsburgische Staat im Streben nach Zusammenklammerung seines buntscheckigen Völkerstaates mit seinen Eisenbahnen beabsichtigt hatte, wurde den Eisenbahnen zum Verhängnis. Oft wurde eine Linie auf mehrere neue Hoheitsgebiete verteilt. Andererseits verloren Landesteile ihren verkehrlichen Zusammenhang. Vom Fahrzeugpark wurden die besten Lokomotiven und Wagen von den neu entstandenen Nationalstaaten, die sich als Siegermächte aufführten, beansprucht. Aber die Fürsorge für das Personal der ursprünglich für das gesamte Gebiet der Monarchie zuständigen Wiener Zentralstellen wurde allein der Eisenbahnverwaltung Deutsch-Österreichs aufgelastet. Durch schwere Jahre des Niederganges und ständiger Finanzschwierigkeiten mußten die Eisenbahnen in den Landen Deutsch-Österreichs hindurchgehen. Zusammenbruch, Verstümmelung des Netzes und Inflation bei einem zur wirtschaftlichen und politischen Unselbständigkeit verurteilten Staate ließen nur mühsam die Ansätze für einen Wiederaufbau aufkommen. Um wenigstens nach Möglichkeit den Organismus der Österreichischen Bundesbahnen, die als Erbmasse aus dem Eisenbahnsystem der alten Monarchie hervorgegangen waren, von den parteipolitischen und par-

lamentarischen Einflüssen unabhängig zu machen, wurde eine Trennung des Bundesbahnbetriebes von der Hoheitsverwaltung vorgenommen. Durch das Bundesbahngesetz vom 19. Juli 1923 wurde unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen" ein selbständiges Unternehmen geschaffen, dem die Führung des Betriebes der Bundesbahnen übertragen wurde, während die Geschäfte der Eisenbahnhoheit der Verkehrssektion des neu errichteten Bundesministeriums für Handel und Verkehr zugewiesen wurden.

Die beiden letzten Jahrzehnte sind noch in lebendigster Erinnerung, deshalb ist dieser Abschnitt in seinen tragischen Einzelheiten hier nicht behandelt worden. Das unendliche Leid, das über das Deutschtum diesseits und jenseits der Reichsgrenzen hereinbrach, hat auch für die Eisenbahnen und Eisenbahner im alten Reich wie im deutschen Österreich die schwärzesten Zeiten ihrer Geschichte herbeigeführt. Das Bundesbahngesetz von 1923 ist nur ein scheinbarer äußerer Abschluß dieses Zeitabschnitts völligen Niedergangs, es muß ausdrücklich festgestellt werden, daß die Österreichischen Bundesbahnen in ihrem verstümmelten Netz nie wieder lebensfähig geworden sind. Wie im alten Reichsgebiet 1933 für die Eisenbahnen den Wiederaufstieg brachte, wird das Jahr 1938 die Eisenbahnen Deutsch-Österreichs, die ein Glied der großen Deutschen Reichsbahn geworden sind, unter endgültiger Liquidierung der alten habsburgischen Eisenbahnpolitik in ganz neue große Aufgaben einspannen, die nur von einem Grundgedanken diktiert sind, dem einer einheitlichen deutschen Reichsverkehrspolitik.

Die Verkehrsaufgaben zur deutschen Wirtschaftsgestaltung.

Von

Kurt Wiedenfeld in Berlin.

I. Die neue Wirtschaftsweise.

1. Verglichen mit der Vorkriegszeit, in der heiß und heftig um den Ausbau des Wasserstraßennetzes gestritten worden ist, weist das deutsche Wirtschaftsleben der Gegenwart eine so tiefgreifende Wandlung seines ganzen Wesens auf, daß auch für die Verkehrspolitik sich eigenartig neue Aufgaben ergeben. Damals ganz und gar in die Weltmarktwirtschaft eingespannt und trotz seiner Schutzzölle von der Preisbewegung des Ländergesamts in der Gestaltung seiner Gütererzeugung und seines Güterverbrauchs entscheidend bestimmt, hat sich das Reich unter dem Druck des Friedensdiktates und der Abschließungsmaßnahmen fast aller wichtigeren Staaten mehr und mehr darauf eingestellt, den lebenswichtigen Bedarf seiner Bevölkerung aus der Ausnutzung seiner eigenen Bodenkraft und seiner eigenen Bodenschätze bis zum Letzten der natürlichen und technischen Möglichkeiten zu decken, nach diesem Bedarf also und nicht mehr nach dem internationalen Vergleich der Gestehungskosten seine Gütergewinnung zu entfalten. Die Auslandsbeziehungen in Einfuhr und Ausfuhr können nur noch eine zwar wichtige und teilweise sogar unentbehrliche, aber doch nicht mehr eine den Gesamtgang regelnde Ergänzung des heimischen Güteraustauschs bilden. Was vordem lediglich ein bequem zusammenfassender und deshalb leicht mißzuverstehender Ausdruck für die tatsächlichen Gegebenheiten des deutschen Wirtschaftslebens war, hat einen tiefen Sondersinn erhalten: es gibt jetzt eine deutsche Volkswirtschaft des Inhalts, daß die Gütererzeugung und der Güterverbrauch im Rahmen des deutschen Staatsraumes für die Lebens- und Schaffensnotwendigkeiten aufeinander abgestimmt werden, daß das Wirtschaftsleben selbst durch die einheitlich-staatliche Wirtschaftspolitik hindurch und über diese hinaus auf

den geschlossenen Staatsraum bezogen erscheint und so — trotz der Auslandsergänzungen — im wesentlichen auch in sich auf diesem Raume seinen Kreislauf vollendet. Der Staatsgedanke, wie er von bestimmtem Raume nicht zu trennen ist und wie er für das deutsche Volk im Reich jetzt seiner Verwirklichung entgegengeht — er hat auch für die Wirtschaftsbeziehungen der Menschen dieses Raumes, für das wirtschaftliche Verhalten der Raumbewohner die Bedeutung der entscheidenden Grundlage angenommen.

Dies ist gegenüber aller Vergangenheit etwas durchaus Neues. Allerdings hat schon der Merkantilismus der werdenden Großstaaten seine Wirtschaftspolitik ganz und gar auf den Zusammenschluß der mannigfachen, bislang nur durch die Person des Fürsten zusammengehaltenen Landschaften eingestellt und durch eine zentrale Verwaltungsleitung für die Durchführung der gesamtstaatlichen Anordnungen zu sorgen unternommen; er hat auch, wo die Natur es erlaubte, durch Kanalbauten über immerhin schon größere Entfernungen hinweg seine Landschaften tatsächlich miteinander zu verbinden und einen Güteraustausch zwischen ihnen herbeizuführen versucht. Dennoch ist es sogar einem Friedrich dem Großen nur in dem eingeschränkten Rahmen seines mitteldeutschen Besitzes, den er durch das Netz der märkischen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder aufgeschlossen hat, und in schmalem Streifen längs des Warthe-Netze-Weges nach der Weichsel hin, nicht aber für das Gesamtgebiet gelungen, mit Hilfe seines Magazinsystems von Ost nach West einen regelmäßigen Ausgleich zwischen örtlichen Mißernten und andersörtlichen Überschüssen an Getreide zu sichern; hat doch sogar der Bau des Plauer und des Finowkanals hauptsächlich dem Salzverkehr zwischen den magdeburgischen Gewinnungsstätten und Berlin—Stettin, dem Transport also eines geringmassigen Luxusgutes dienen sollen. Ebenso lassen die zahlreichen Getreide-Ordonnanzen des großen französischen Kanalbauers Colbert deutlich erkennen, daß jener Ausgleich sich fast nur für benachbarte Landschaften und ebenfalls nicht, trotz günstigerer Raumgestaltung des Staates, über das Gesamtgebiet hinweg bewirken ließ. In England standen noch nach den Napoleonischen Kriegen die Ausfuhr- und die Einfuhr-Grafschaften für Getreide nebeneinander, obwohl in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ein „Kanalbaufieber" das Mittelland ebenso mit London wie mit der Ost- und der Westküste verbunden hatte, und obwohl in Gestalt der berühmten Drehkreuzstraßen auch befestigte Landwege schon mannigfach das Gebiet durchzogen.

Trotz aller Wirtschaftspolitik war also vor dem Zeitalter der Eisenbahnen und Telegraphen nirgends in den großen Staaten von wirklicher

Geschlossenheit eines einheitlichen, in seinen Teilen sich ergänzenden Wirtschaftskörpers zu sprechen. Sogar nach der Aufhebung der Binnenzölle, die überall die Einheitlichkeit des Staates wirtschaftlich zum Ausdruck bringen sollte — in Frankreich ein Ergebnis der Großen Revolution und eine Ergänzung der neuen Departements-Einteilung, in den neugebildeten Staaten Süddeutschlands eine Folge des Reichsdeputationshauptschlusses von 1803, in Preußen eine Wirkung der Staatserweiterung von 1815, und im Deutschen Zollverein von 1834 ab (bis 1888) allmählich auf die Glieder des späteren Reiches ausgedehnt — sogar nach dieser bedeutsamen Maßnahme der Wirtschaftspolitik ist das Wirtschaftsleben noch lange Zeiten in allem Wesentlichen seinen alten Weg örtlicher Gebundenheit weitergegangen, hat es in den einzelnen Landschaften sich mit der Erzeugung und dem Verbrauch der tagtäglichen Lebensnotwendigkeiten oder gar deren Preisbildung kaum nach den benachbarten Landschaften und schon gar nicht nach der Ferne, auch nicht nach der Ferne des eigenen Staatsraumes maßgeblich ausgerichtet. Und dies gerade kennzeichnet die Gegenwart: die Wirtschaftspolitik, die das Staatsganze umgreift, findet jetzt im Wirtschaftsleben ihre Entsprechung; der Güteraustausch und damit die gegenseitige Erzeugungsergänzung werden zu maßgeblichem Teil (wenngleich nicht restlos) in das Staatsgebiet gezogen, und auf der Unterlage heimischer Gestehungskosten findet die Preisbildung statt.

Für Deutschland ist aus der staatlichen Entwicklung noch ein zweites Neues entstanden. Obwohl nämlich schon durch den Zollverein seinen Mitgliedern und dann durch die Verfassung von 1871 dem Reich die Einheitlichkeit der Außenzölle gegeben war und auch binnenwirtschaftlich wichtige Sachgebiete verfassungsgemäß durch Reichsgesetze geregelt worden sind, haben doch die einzelnen Bundesstaaten und Länder gerade auf wirtschaftlichem Gebiete ihre Selbständigkeit sowohl in der Gesetzgebung wie namentlich in der Verwaltung sich in sehr hohem Grade bewahren können und auch zur Wirkung gebracht. Das galt vor allem für die Tarifgestaltung der Eisenbahnen; denn wenn es auch zwischen 1880 und 1890 nach und nach gelungen war, für die sieben Staatsbahnnetze und die elsaß-lothringischen Reichsbahnen die sog. Normaltarife des Güterverkehrs auf einheitliche Sätze zu bringen, so blieben doch die Ausnahmetarife von solcher Regelung völlig frei und hiermit großenteils gerade diejenigen Gütergruppen, die als Massenstoffe von gehobener wirtschaftlicher Bedeutung sind — auf den preußisch-hessischen Bahnen z. B. sind nicht weniger als 60 % des gesamten Güterverkehrs schließlich nach solchen Sondersätzen abgewickelt worden, und mancher „Eisenbahntarifkrieg" ist vor dem Weltkriege auf deutschem Boden von den Einzel-

staaten geführt worden. Dieser Mißstand ist dann zwar durch die „Vereichlichung" aller Staatsbahnen (1920) beseitigt worden, und auch die Binnenwasserstraßen stehen gemäß der Verfassung von 1919 einheitlich unter Reichsverwaltung. Wie aber sogar während des schweren Existenzkampfes des deutschen Volkes sich die Sorge der sog. Mittelstaaten, Preußen würde als Beherrscher des so wichtigen Kohlenbergbaus und der Eisenindustrie allzu sehr an wirtschaftlicher Kraft ihnen überlegen werden, mannigfach der Durchführung sachlicher Gebotenheiten entgegengestemmt und sie wenigstens verzögert hat, so ist auch später der formelle Verlust der Eigenstaatlichkeit von den „Ländern", nicht zuletzt von Preußen, keineswegs reibungslos hingenommen worden; und immer waren es bevorzugt die wirtschaftlichen Interessen, die man gegenüber der Reichsverwaltung und gegeneinander geltend gemacht hat. Der Weg zu wirklicher Einheitlichkeit der gesamten Wirtschaftspolitik und zum Aufbau eines in sich ruhenden, nach innerer Abrundung strebenden Wirtschaftslebens ist erst durch diejenige Gesetzgebung geöffnet worden, die an die Spitze der Länderregierungen die Reichsstatthalter und diese unter den Reichsminister des Innern gestellt, die aber auch in die wichtigeren Fachbereiche tief eingegriffen und hierdurch in das deutsche Wirtschaftsleben selbst einen starken Zug des Zusammenarbeitens gebracht hat. Jetzt läßt sich dieses Wirtschaftsleben, wenngleich erhebliche Teile des deutschen Volkstums außerhalb des Reiches stehen und demgemäß nicht organisch-zwangsläufig dem neuen Wirtschaftskörper angehören, im Raume des Reiches als eine, wie wirtschaftspolitische, so wirtschaftsorganisatorische Ganzheit — als deutsche Volkswirtschaft also begreifen.

Hiermit hat sich Deutschlands Wirtschaftsverhältnis zur übrigen Welt grundlegend gewandelt. Wie auch die anderen Staaten, deren Wirtschaftskräfte bis zum Weltkriege in der Weltmarktwirtschaft zusammengefaßt und erst in ihr zur Ganzheit gelangt waren, so lehnt Deutschland es jetzt ab, sein Dasein als Teil des weltmarktwirtschaftlichen Ganzen zu führen: es will seine Produktivkräfte entfalten, gleichgültig ob dieselben Erzeugnisse etwa von außen her billiger zu beschaffen sind, und im eigenen Bereich den Verbrauch weitestgehend auf die eigene Gütererzeugung abstellen; es will namentlich auch seine Preisbildung sich im Lebensnotwendigen nicht mehr von außen her bestimmen lassen. Das Reich und das Wirtschaftsleben seines Raumes folgen hiermit lediglich dem Vorgehen der andern früheren Weltmarktglieder und sogar nur dem Zwange, der von den andern Staaten teils unmittelbar als den Gläubigerländern, teils mittelbar durch ihre Absperrungsmaßnahmen ausgeübt wird. Daß von der früheren Wirtschaftsweise nichts mehr übriggeblieben ist, zeigt unverkennbar die völlige Währungszersplitterung; wird doch

weder das Gold als ein feststehender Wertungsmaßstab, noch das englische Pfund als allgemeine Verrechnungseinheit international noch anerkannt. Für Deutschland ist um so mehr Grund gegeben, den Güter- und Leistungsaustausch mit dem Ausland straffer zu regeln, als noch immer schwere Auslandsschulden auf ihm lasten und einen Teil seiner Ausfuhrerlöse beanspruchen. Es waren böse Erfahrungen, die schließlich (1934) zum „Neuen Plan" geführt und das Bemühen, die Einfuhr nicht über das Maß der deutschen Zahlungsfähigkeit hinausgehen zu lassen, in eine feste Form gebracht haben.

Dieses bedeutet jedoch nicht, daß Deutschland jetzt etwa die Einfuhr aus der Fremde gänzlich entbehren könne und deshalb auch auf die Aufrechterhaltung seiner Ausfuhr keinen Wert mehr zu legen brauche. Trotz der Ernährungsschlachten und auch nach Durchführung des zweiten Vierjahresplans wird die steigende Bevölkerung voraussichtlich immer das Hereinholen namentlich solcher Nahrungsmittel, die weniger physisch als psychisch — von der Erzielung starken Arbeitswillens und geistig-seelischer Leistungsfähigkeit mehr als von der Erhaltung des Körpers her — zu bewerten sind (wie Reis, Kaffee, Tabak, Bananen) und erst recht die Beschaffung gewisser ausländischer Rohstoffe, die sich auch auf synthetischem Wege nicht oder nicht in genügender Menge und Beschaffenheit aus dem deutschen Boden gewinnen lassen (wie einige Erz- und Holzarten, Baumwolle, Felle und Häute, Phosphate), zur unabweislichen Notwendigkeit machen. Und wie schon zur Bezahlung all dieser Massen eine Ausfuhr entsprechender Wertgröße unentbehrlich bleibt, so wird auch eine beträchtliche Anzahl von deutschen Gewerbezweigen ihre hochgelernte, auf spezialisierte Leistung eingestellte Arbeiterschaft, ihre technischen und kaufmännischen Angestellten festgelegter Arbeitsrichtung und selbst ihre Unternehmer nur weiterbeschäftigen können, wenn ein mehr oder minder großer Teil der fertigen Erzeugnisse nach wie vor den Weg ins Ausland zu nehmen vermag. Auf Autarkie im vollen Wortsinn kann das deutsche Wirtschaftsleben sich um so weniger einstellen, als es hiermit der Bevölkerung den Nahrungs- und Beschäftigungsspielraum einengen und die Volkszahl jeweils von solchem Spielraum abhängig machen würde.

So läßt sich denn die neue Wirtschaftsweise, für die sich der Ausdruck Nationalwirtschaft mehr und mehr in Wissenschaft und Praxis einbürgert, nach ihren wesentlichen Zügen dahin umschreiben: sie ist in der Gütererzeugung und im Güterverbrauch mit den Lebensnotwendigkeiten der Bevölkerungsmassen bis zur letzten Möglichkeit auf den Gesamtraum je ihres Staates abgestellt; als Ergänzung gerade auch für solche Lebensnotwendigkeiten, nicht nur für den Luxusbedarf einer

dünneren Oberschicht nimmt sie aber auch das Ausland in Anspruch — hier wie dort maßgeblich von der staatlichen Wirtschaftspolitik nach Art und Richtung bestimmt. Das Wirtschaftsleben, das in der Weltmarktwirtschaft (für das Menschenalter von 1880 etwa ab bis zum Kriegsbeginn) sich vom eigenen Raum so gut wie völlig gelöst hatte und somit raumunabhängig, aber weltgebunden geworden war, hat diese Bindung abgeworfen; es hat aber dadurch nicht schlechthin seine Raumunabhängigkeit verloren, ist nicht lediglich auf größerem Raume in die Verhältnisse primitiver Vergangenheit zurückgefallen. So wird man es, um zugleich den starken Einfluß der Wirtschaftspolitik zum Ausdruck zu bringen, als „staatsraumbezogen" bezeichnen dürfen.

2. Das Doppelgesicht des deutschen Wirtschaftslebens gibt den Fragen der Transportgestaltung im Rahmen der gesamten Wirtschaftsproblematik ein eigenartiges, gegenüber aller Vergangenheit gesteigertes Schwergewicht. Zumal in einem Staatsgebiet wie Deutschland, das einen großen Landkoloß mit geringer Meerberührung darstellt und dank dem gleichen Süd-Nord-Verlauf seiner meisten und wichtigsten Ströme, wie auch dank dem weithin gebirgigen Charakter seiner westlichen und südlichen Teile von der Natur für ein Zusammenstehen aller seiner Landschaften nicht gerade vorbestimmt erscheint. Hier hängt wesentlich stärker als in andern Staatsräumen — man stelle etwa daneben Großbritannien in seiner langgestreckten Inselgestalt oder Frankreich mit seinem radialen Flußsystem und seiner ebenfalls verhältnismäßig langen Meeresküste — vom Transportverhalten der Menschen, nicht zuletzt der Staatsverwaltung der Grad ab, bis zu welchem das wirtschaftliche Hauptziel der Gegenwart, der Zusammenschluß der Staatsteile, in der Wirklichkeit sich erreichen läßt, und wie dann hiermit die Verfolgung des zweiten Zweckes, der ergänzungsweisen Heranziehung des Auslandes, zu verbinden ist.

Allerdings ist gerade für Deutschland die Verkehrsproblematik wiederum dadurch vereinfacht, daß das Gesamtnetz seiner Transportanstalten in den wesentlichen Linien schon ausgebaut oder doch durch weit ausgreifende Gesetze festgelegt ist. So hat die Eisenbahnausstattung schon seit den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts fast nur noch durch Schienenwege rein örtlicher Bedeutung, durch Neben- und Kleinbahnen verdichtet zu werden brauchen; für die Hauptbahnen hat es sich lediglich um die Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit gehandelt. Das Wasserstraßengesetz von 1921 hat mit der Fertigstellung des Mittellandkanals eine Anzahl von Flußkorrektionen und Kanalisierungen angeordnet, die im Laufe der nächsten Jahre sämtlich durchgeführt sein werden und vom Rhein bis zur Oder, vom Südwesten bis zum Osten also,

ein Fluß- und Kanalnetz von einigermaßen einheitlicher Gestalt, gleichsam gleichspurig, schaffen sollen; die Unterschiede der Tragfähigkeit, die nach älteren Plänen noch zwischen den 2000-t-Schiffen für den Rhein und dem 400-t-Schiff für die Oder sich bewegten, werden zwar nicht völlig ausgeglichen, bleiben aber mit dem 1200-t-Schiff für den Mittellandkanal und dem 800-t-Schiff für die Oder in erträglichen, den Ausdruck Wasserstraßennetz immerhin noch erlaubenden Grenzen — nur die Warthe, die jetzt fast ganz in polnischem Gebiet verläuft, und die Weichsel, an der die deutsch-polnische Grenze (entgegen der sonst in der Welt ausschließlich geltenden Regel) auf das rechte Ufer und nicht in die Mitte des Stromlaufs gelegt ist, bleiben ebenso wie dank dem polnischen Korridor die Wasserstraßen Ostpreußens völlig außerhalb der so geschaffenen Einheit. Auch dem großen Landstraßenverkehr ist mit den Reichsautobahnen und mit der Erklärung der wichtigeren sonstigen Straßen zu Reichsstraßen das Rückgrat gegeben, mit dem er rechnen kann. Selbst die Flugzeuglinien dürfen, soweit das Reichsgebiet davon berührt wird, als feststehend geltend, nachdem das Chaos der ersten Nachkriegsjahre durch die straffe Zusammenfassung der mannigfachen Unternehmungen örtlichen Ehrgeizes hat überwunden werden können. Das Netz der besonderen Nachrichtenmittel, der drahtgebundenen und der drahtlosen Übertragung, ist vollends so dicht über das Gesamtgebiet gelegt, daß kaum noch örtliche Ergänzungen in Betracht kommen.

Somit hat vor allem der Streit, ob Eisenbahn oder Binnenschiffahrt oder Lastkraftwagen im Vordergrund der Entwicklung stehe und je bevorzugt zur Erfüllung der Gesamtaufgabe sich eigne, seinen Sinn verloren. Die Politik als Trägerin allen Zielsetzens hat gesprochen und zur Erörterung nur noch die Frage gelassen, wie Eisenbahn u n d Binnenschiffahrt u n d Lastkraftwagen u n d auch die andern Transportmittel am besten, d. h. mit dem jeweils größten gemeinwirtschaftlichen Erfolge, einzusetzen sind. Die Frage spitzt sich schließlich dahin zu: ob dem Wirtschaftsleben mehr mit der planmäßigen gegenseitigen Ergänzung oder mit dem Wettbewerb der verschiedenen Verkehrsträger gedient sei, und wie etwa die Ergänzung ausgestaltet werden könne und solle. Hierauf die Antwort zu geben, ist aber nicht die Sache eines abstrakt-technischen Vergleichs. Es gilt vielmehr eine Untersuchung, die auf der einen Seite die Leistungskraft jedes Transportmittels an der Mannigfaltigkeit der Transportaufgaben mißt, die andererseits aber auch die von Natur und Geschichte in jedem Lande besonders gestellten Bedingungen maßgeblich berücksichtigt und so immer nur zu einem länderweise gültigen Ergebnis gelangen kann. Rechtfertigt dieses die Beschränkung auf Deutschland, wie sie hier vorgenommen wird, so folgt aus jenem für eine wirtschaft-

lich eingestellte Betrachtung die Grundaufteilung nach den binnen- und den außenwirtschaftlichen Aufgaben, die vielleicht doch verschiedene Ansprüche an die Transportmittel stellen.

II. Die Transportmittel in der deutschen Binnenwirtschaft.

1. Wenn es sich in der deutschen Binnenwirtschaft jetzt vor allem darum handelt, das Gesamtgebiet des Reiches ohne Rücksicht auf die Entfernungen, die dabei von den Gütern etwa zu überwinden sind, im Rahmen der Erzeugungsmöglichkeiten zu einem Wirtschaftsganzen zusammenzufassen, so haben mit der Fertigstellung des Mittellandkanals die Wasserstraßen gegenüber der Vergangenheit eine erhöhte Beachtung zu beanspruchen.

Das wichtigste Hemmnis, unter dem die Flüsse und Kanäle stehen, ist bekanntlich darin gegeben, daß sie dank ihrer Naturabhängigkeit nicht in beliebiger Verzweigung, wie sie für die Schienenwege und vollends für die Landstraßen möglich ist, über weite Flächen gelegt werden können. Sie bedürfen daher, um auch abseits ihres Verlaufs wirtschaftlich wirksam zu werden, der Ergänzung durch die andern Transportmittel; d. h. bei ihnen muß in sehr beträchtlichem Umfang mit der Notwendigkeit von Umladungen, mit einer Vor- oder Nachfracht und oft genug mit Vor- und Nachfracht gerechnet werden. Dies bedeutet, daß sie auf kurze Entfernungen nur dann ihre Vorzüge zu entfalten vermögen, wenn die erste Absendestelle des Gutes und die letzte Empfangsstelle beide durch den Wasserweg miteinander verbunden sind. Schon eine einzige Umladung bringt nicht nur besondere Kosten mit sich; sie gefährdet auch die Beschaffenheit des Transportgutes, und sie verlangsamt die Abwicklung des Wasserverkehrs, da ein einzelner Kahn, vollends ein Schleppzug eine größere Anzahl von Eisenbahnzügen und gar von Lastkraftwagen zu seiner Füllung beansprucht und deshalb auf deren Heranrollen zu warten hat. Eine zweite Umladung bedeutet die Verdoppelung solcher Sonderkosten und Aufenthalte. Somit müssen die niedrigen Kosten des eigentlichen Wassertransportes schon mit erheblichem Schwergewicht in die Waagschale fallen, die Belastung der Umladungen auszugleichen, was nur bei verhältnismäßig langen Wegen in Betracht kommt. Und dann wieder erhebt sich die Gefahr, daß die naturabhängige Wasserstraße nur auf großem Umwege die Umladungsplätze verbindet, daß also Eisenbahn und Landstraße die höheren Kosten der kilometrischen Leistung durch die Kürze des Weges auszugleichen vermögen.

Als Beispiel für die Bedeutung der Umladungen und der Umwege sei angeführt, daß vor der Eröffnung des Rhein-Herne-Kanals selbst ein so hoch leistungsfähiger Strom wie der Rhein für die Beförderung der-

jenigen Ruhrkohlenmengen, die nicht unmittelbar von den Zechen in die Schiffe verladen werden konnten, fast ausnahmslos erst benutzt worden ist, wenn der Empfangsort am Rhein selbst oberhalb von Koblenz lag; und kam noch eine zweite Umladung in Betracht, so mußte schon Frankfurt oder gar Mannheim den Endpunkt des Schiffstransportes abgeben. Das Braunkohlenbrikett der mitteldeutschen Bergbaugebiete hat sein wichtigstes Absatzgebiet, Berlin, niemals mit Hilfe der Elbe, Havel und Spree aufgesucht; und selbst nach Hamburg ist es in größeren Mengen mit der Eisenbahn als im gebrochenen Eisenbahn-Schiffahrts-Wege regelmäßig befördert worden. Die böhmische Braunkohle hat dagegen ebenso selbstverständlich fast nur die Elbe benutzt, um Hamburg und auch Berlin zu erreichen.

So wird deutlich, was für die Binnenschiffahrt die Errichtung des Mittellandkanals ausmacht. In ihrem westlichen Abschnitt durchzieht diese Wasserstraße, ergänzt durch den Lippe-Seitenkanal, vom Steinkohlenbezirk der Ruhr, der seinen Namen bekanntlich nur noch geschichtlich — längst nicht mehr geographisch — begründet, gerade diejenigen östlichen und vor allem nördlichen Teile, die zwar erst am Ende des vorigen Jahrhunderts erbohrt und in den ersten Jahrzehnten des laufenden Jahrhunderts aufgeschlossen worden sind, die aber alsbald das Schwergewicht der ganzen Kohlegewinnung an sich gerissen und als Träger der Zukunft zu gelten haben. In der Mitte sind es die Eisenverarbeitungsstätten bei Osnabrück und bei Peine (Ilsede), im Osten der Kali- und der Braunkohlenbergbau Mitteldeutschlands, die teilweise vom Kanal selbst, sonst vom Ergänzungsstück der neu kanalisierten Saale und des Elster-Saale-Kanals eine Belebung erwarten. Ganz fern im Südosten endlich schließt Deutsch-Oberschlesien mit seinem Bergbau auf Steinkohle, Zink und Bleierz, an den die neu regulierte Oder und der erweiterte Klodnizkanal heranführen, die Reihe der alten Massengutgewinnungsstellen ab, die jetzt an die hoch leistungsfähige Wasserstraße des Mittellandkanals und seine Ergänzungen den unmittelbaren Anschluß erhalten werden. Neu kommt hinzu die gewaltige Anlage der Reichswerke „Hermann Göring", die in der Nachbarschaft von Ilsede auf dem Eisenerzvorkommen von Salzgitter aufgebaut wird und tief in die Verarbeitung hineinragen soll; durch einen besonderen Seitenkanal wird sie an die Hauptstrecke angeschlossen werden. Aus der Landwirtschaft ist das mitteldeutsche Gebiet anzuführen, das in der Intensität der Bodenbearbeitung an der Spitze der ganzen Welt steht und aus der unmittelbaren Nachbarschaft dem Wasserweg wohl größere Mengen von Getreide und namentlich Zucker zuführen wird; vielleicht kann auch Niederschlesien insoweit Vorteil aus ihm ziehen, als Großbetriebe eine einheitliche Ver-

sendung ihrer Erzeugnisse vorzunehmen vermögen. Endlich liegen nicht weniger als 17 Großstädte, die zusammen eine Bevölkerung von fast 10 Millionen Menschen zählen, zwischen Duisburg und Gleiwitz an der neuen Wasserstraße selbst, und nimmt man die miteinander verbundenen Ströme hinzu, so sind es gar 32 Großstädte mit zusammen mehr als 15 Millionen — mehr als ein Fünftel der deutschen Gesamtbevölkerung; nicht nur gewaltige Verbrauchszentren, sondern sämtlich als Träger weit aufgespaltener und unendlich mannigfaltiger Verarbeitungsgewerbe zugleich stark zusammengeballte Stätten der Güterfertigung und hierdurch Bezieher der Rohstoffe und Halbfabrikate, die in jenen Bergbaubetrieben gewonnen werden. Im ganzen wird man hiernach die Volksmasse, deren Lebensraum vom deutschen Wasserstraßennetz (einschl. der Donau) bespült wird, auf ein Drittel der Gesamtzahl wohl schätzen dürfen. So wird in Zukunft die eine Bedingung — Lage des ersten Versendungs- und des letzten Empfangsplatzes an der Wasserstraße — in wesentlich erhöhtem Maße erfüllt sein, auch wenn der Unterschied der Leistungsfähigkeit, wie er zwischen den westlichen und den östlichen Teilstrecken noch festgehalten werden muß, schwerlich einen regelmäßigen Güteraustausch zwischen den Endstrecken, am wenigsten zwischen Rhein und Oder selbst, etwa zulassen wird.

Auch mit der zweiten Bedingung steht es dank dem Mittellandkanal für die Binnenschiffahrt besser als bisher: es gibt in reicher Mannigfaltigkeit Entfernungen, deren Größe die Hemmung der Umladungen und der Umwege überwinden läßt. So sind diejenigen Zechen des Ruhrgebietes, die nicht an der Wasserstraße selbst liegen, für die Belieferung Mitteldeutschlands genau so auf einen Eisenbahn-Vortransport eingerichtet, wie sie gewohnt sind, den Ruhrorter Rheinhafen auf dem Schienenwege zu erreichen. In Oberschlesien wird sogar für die meisten Bergwerke ein solches Vorlegen der Eisenbahn nötig werden, da der Klodnitzkanal erst am westlichen Rande des Bezirks beginnen kann. Leipzig rechnet darauf, für den westlichen Teil des sächsischen Industriegebietes ebenso erhebliche Mengen der Textilrohstoffe heranbringen, wie die Fertigwaren abtransportieren zu können; vollends hofft es, der maßgebliche Versandplatz für die südlich und östlich anschließenden Braunkohlengruben im Verkehr mit Mitteldeutschland und Hamburg zu werden. Und was auf der ganzen Länge des Kanal- und Flußsystems der Beispiele mehr sind, bei denen sich die Städte auf die Erfahrungen Hildesheims berufen, das in der Tat am Ende seines Seitenkanals einen regen Güterumschlag zu bewältigen hat. Mit der Länge des Wasserweges wächst dessen Einflußbereich flächenmäßig ins Breite; stärker also, als der Wegvergrößerung allein entsprechen würde.

Noch ein Drittes wird der Binnenschiffahrt dank den jetzt ausgeführten Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten einen Zuwachs an Leistungsfähigkeit bringen: die größere Regelmäßigkeit der Wasserführung, die auf Weser, Elbe und Oder durch die Errichtung von Talsperren und die Behandlung des Stromlaufes selbst erzielt werden soll, die auf den Kanälen als eine Selbstverständlichkeit gilt — sie betont eine Seite des Verkehrs, die seit der Ausbreitung der Schienenwege und Telegraphen allgemein im überörtlichen Güteraustausch eine besonders wichtige Rolle spielt. Das Wirtschaftsleben legt — abgesehen von den wenigen Güterarten, die einem raschen Verderb ausgesetzt sind — auf die Schnelligkeit der Beförderung viel weniger Gewicht als auf die Berechenbarkeit des erforderlichen Zeitaufwandes. Man hat sich längst abgewöhnt, an den Verbrauchsstellen sich durch Vorratshaltung gegen die unabsehbaren Störungen eines primitiven Transportsystems zu schützen. Alles ist vielmehr auf denkbar regelmäßige, dem Fahrplan der Eisenbahn angepaßte Zufuhr der Verarbeitungsstoffe ebenso wie der Verbrauchsgüter eingerichtet und will gerade der Zeit nach genauestens disponieren können. Muß man sich dennoch, wie es bei der Benutzung der Binnenschiffahrt unvermeidlich ist, mit Unregelmäßigkeiten abfinden, so drückt sich dies in den Frachten aus, die dem Empfänger der Waren gleichsam eine Risikoprämie belassen müssen. Oft genug wird aber die Eisenbahn oder der Lastkraftwagen nur deshalb bevorzugt, weil sich bei ihnen der Zeitpunkt des Eintreffens mit größerer oder gar mit absoluter Genauigkeit vorausberechnen läßt. Kommt es also nach der Fertigstellung der jetzigen Bauten im gesamten Wasserstraßennetz zu einem höheren Grad solcher Berechenbarkeit der Transportzeiten, so ergibt sich auch daraus für die Binnenschiffahrt ein weiterer Spielraum.

Trotz alledem kann keine Rede davon sein, daß das neu gestaltete Netz der deutschen Wasserstraßen für sich allein jenem Ziele genügen könnte, aus Deutschlands Gesamtgebiet einen einheitlichen, abgerundeten Wirtschaftskörper zu machen, oder daß man es auch nur als das Rückgrat des deutschen Transportsystems bezeichnen dürfte. Sogar in der Ebene Norddeutschlands und vollends im gebirgigen Süden sind denn doch allzu weite und wichtige Wirtschaftsbezirke außer jeder Berührung mit den schiffbaren Flüssen und Kanälen. Ostpreußen sieht sich ganz abgeschnitten und auf die Ostseeküste gewiesen. Verglichen mit den Schienenwegen und Landstraßen, die in die tiefsten Winkel der Landschaften die Wagen gleicher Art zu tragen und doch mit ihrer Ausstattung sich den geringsten Transportmöglichkeiten anzupassen vermögen, ist es für die Wasserstraßen dabei geblieben, daß ihre Ausmessungen sich über die gesamte Länge nach dem Höchstmaß zu richten haben, das es

irgendwo zu befriedigen gilt, und daß sie daher für Strecken geringen Verkehrs schon in der ersten Anlage zu teuer werden; auch Stichkanäle lassen sich also nur für große Leistungen verantworten, während eine Neben- oder Kleinbahn oder gar eine Landstraße schon bei niedrigsten Erwartungen bauwürdig erscheint. Und selbst dann, wenn das Transportbedürfnis etwa die Errichtung eines Kanals oder wenigstens die Verbesserung eines Flußlaufes erlauben würde, bleibt noch die Abhängigkeit vom naturgegebenen Wasserzufluß und von den klimatischen Verhältnissen als unabänderliche Grenze der Leistungs- und der Ausbreitungsmöglichkeiten. Mag unter primitiven Verhältnissen das Vorhandensein eines Stromes zunächst die Anlage einer Eisenbahn oder festen Straße überflüssig machen — in einem Lande, dessen Wirtschaftsleben ganz und gar auf Güteraustausch gestellt ist und die wirtschaftlichen Notwendigkeiten des tagtäglichen Daseins hiervon nicht ausnimmt, muß dem leistungsfähigsten Strom und Kanal die Eisenbahn zur Seite gestellt sein. Nicht obwohl, sondern weil der Rhein im Laufe des 19. Jahrhunderts fast zu einem Kanal ausgebaut worden ist und auch von der Natur stark bevorzugt erscheint, weil infolgedessen sich auf ihm ein Verkehr von sonst nirgends bekanntem Umfang entwickelt hat — darum laufen längs seiner beiden Ufer jene zweigleisigen Eisenbahnen, die aufs äußerste in Anspruch genommen sind und schon lange Ergänzungslinien innerhalb der begleitenden Gebirge notwendig gemacht haben. Fast im gesamten Ausland — Frankreich allein ausgenommen — sind denn auch die Wasserstraßen im Zeitalter der Eisenbahn verödet und nur ausnahmsweise, besonderer Wirkungen wegen, noch ausgebaut worden. Auch in Deutschland hat man lange gestritten, ob nicht die Anlage einer Schleppbahn den Transportaufgaben besser als der Mittellandkanal dienen werde. Aber noch niemand ist auf den Gedanken verfallen, zugunsten neuer Kanalbauten auf die Eisenbahnen etwa zu verzichten. Einstweilen zeigen also diese und nicht die Wasserstraßen die Kennzeichen einer das Ganze tragenden Rückgraterscheinung.

2. Ganz eigenartig ist im Binnenwirtschaftsleben die Stellung der Landstraße und des auf ihr sich bewegenden Kraftwagenverkehrs. Vergleicht man die Gegenwart mit dem gleichgerichteten Transportmittel der Vergangenheit, so fällt nicht nur die gewaltige Steigerung der Zugkraft, die sich aus dem Einsatz des mechanischen Motors ergibt, sondern fast mehr noch die weit vorgetriebene Differenzierung solcher Kräfte und die hieraus folgende Unterschiedlichkeit der Wegegestaltung in die Beobachtung: selbst eine Vielheit von Pferden oder Zugochsen unterscheidet die gezogene Last von der des einspännigen Fuhrwerks nicht annähernd so stark, wie sich heute der schwere Last-

kraftwagenzug vom kleinen Personenkraftwagen abhebt, und eine Reichsautobahn hat in ihrer Tragfähigkeit kaum noch eine Ähnlichkeit mit dem einfachen Landwege, während früher dieser und die befestigte Straße doch zumeist von denselben Fahrzeugen benutzt werden konnten. Vergleicht man jedoch in der Gegenwart die Landstraße mit den anderen Transportmitteln, so wird ihr Wesen bestimmt einerseits durch die Geringfügigkeit der motorischen Zugkraft, die selbst beim stärksten Lastkraftwagenzuge weit hinter der Leistung einer schweren Eisenbahnlokomotive oder eines Schleppdampfers zurückbleibt; andererseits aber (hiermit ursächlich zusammenhängend) durch die große Anpassungsfähigkeit gegenüber den natürlichen Wegebedingungen, die selbst eine Autostraße tiefer in die Talwinkel hinein und höher in die Gebirge hinaufzuführen erlaubt, die auch dasselbe Fahrzeug im Innern der Städte wie auf der freien Landstraße verkehren läßt, sowie durch die Beweglichkeit, mit der dem einzelnen Transportauftrag zu jeder Zeit gerade das ihm entsprechende Fahrzeug dargeboten werden kann. Jene Differenzierung verhindert allerdings, den gesamten Straßenbesitz eines Landes als ein einheitliches Netz des Sinnes zu bezeichnen, wie die Schienenwege gleicher Spurweite dieselben Wagen, wenngleich unter Wechsel der Zugkraft, überallhin zu tragen vermögen; insofern zeigen die Landstraßen eine Ähnlichkeit mit den Wasserstraßen verschiedener Tragfähigkeit. Die Unterschiede sind aber doch nicht annähernd so groß wie dort und in aller Regel nicht groß genug, die Benutzung des leichteren Fahrzeugs auf den Wegen des Großverkehrs völlig auszuschließen. Was also an „Massenhaftigkeit" dem einzelnen Beförderungsvorgang abgeht, wird in recht hohem Grade durch die Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit ausgeglichen, zumal der mechanische Motor auch hier die Berechenbarkeit der Beförderungszeit und ein genügendes Maß von Schnelligkeit weitgehend gewährleistet.

Aus solcher Sachlage ergibt sich die Stellung, die dem Lastkraftwagen im Gesamtbilde des deutschen Verkehrs zuzuweisen ist. Dank dem Fehlen der neuzeitlichen Massenhaftigkeit ist er für die Beförderung der großen Massenstoffe (wie Erze, Kohlen, Steine, Ziegel u. dgl.) nur wenig geeignet. Er kann diese zwar als Zubringer der Bahn und der Schiffahrt, wie auch dann übernehmen, wenn er den Weg unmittelbar von der Gewinnungs- zur Verbrauchsstätte im sog. Haus-Haus-Verkehr zurückzulegen vermag. In jedem Fall muß es sich aber um immer noch verhältnismäßig geringe Mengen handeln, die in einheitlichem Vorgang zu verladen sind; ein Betrieb wie die Leuna-Werke, die täglich eine ganze Anzahl voll ausgelasteter Eisenbahnzüge an Braunkohle verarbeiten, lassen sich diese aus den Gruben des nahe benach-

barten Geiseltals in regelmäßigem Pendelverkehr mit eigenen Großraumwagen lieber von der Reichsbahn zuführen, als daß sie ungezählte Lastkraftwagen dafür einsetzen, und so handeln die meisten Großverbraucher, die einen eigenen Bahnanschluß besitzen, wenn nicht die Entfernung auf der Landstraße ganz wesentlich kürzer als etwa auf der Eisenbahn ist. Im Fernverkehr spielen also die derben Massenstoffe keine irgend erhebliche Rolle; sie sind im wesentlichen dem Nah- und Zubringerverkehr vorbehalten.

Die leichteren Güter jedoch machen sich vielfach gerade das geringere Ladegewicht des Kraftwagens oder Kraftwagenzuges zunutze, um vom Güterzugfahrplan der Eisenbahn und von den Zeitverlusten, die sich aus der Aufstellung der Güterzüge und aus der Sammlung der gleichzeitig zu befördernden Güter unvermeidlich ergeben, für eine Sendung freizuwerden, die für sich allein oder mit rasch zusammenkommenden Stückgütern desselben Bestimmungsortes den Lastwagen schon füllt, für den Eisenbahntransport aber noch nicht einmal eine Stückgut-Sammelladung ergeben würde. Auch für große Entfernungen ergeben sich hierbei Zeitvorteile um so eher, als die Eisenbahn direkte Güterzüge, die unterwegs weder Wagen abgeben noch aufnehmen sollen, nur zwischen wenigen Großstädten verkehren lassen kann, und als vor allem die Fahrpläne der Güterzüge dank der Benutzung desselben Schienenweges für das Vorbeilassen der Personenzüge nur allzu oft lästige Aufenthalte vorsehen müssen. Es ist eine Frage der Dringlichkeit, ob im Einzelfall ein solcher Vorteil den Nachteil der größeren Transportgefährdung und der geringeren gesetzlichen Haftpflicht aufwiegt.

Für Stückgüter darf andererseits die Bedeutung des Haus-Haus-Verkehrs nicht so hoch eingeschätzt werden, wie es oft geschieht. Auch auf der freien Landstraße macht sich in aller Regel bei großen Entfernungen nur die Benutzung eines großen Kraftwagens oder gar eines Kraftwagenzuges bezahlt. Diesen in den Städten herumfahren und seine Last zusammensuchen zu lassen, geht aber zumeist nicht an; hier müssen die kleinen Einheiten eingesetzt werden. Auch hier wird also eine zweifache Umladung — am Abgangs- und am Bestimmungsorte — notwendig. Die Betriebsstellen des Reichskraftwagenbetriebs-Verbandes haben daher schon allenthalben den Charakter von „Sammelbahnhöfen" angenommen. Handelt es sich aber um größere, einen schweren Wagen füllende Sendungen, so hat auch die Eisenbahn sich durch den Behälterverkehr ebenso wie der Kraftwagen von solchen Notwendigkeiten freigemacht.

Für die Fernbeziehungen hat einstweilen der sog. Werksverkehr die größere Bedeutung erlangt; jener Verkehr also, der sich zwischen

den Betriebsstätten derselben Unternehmung abspielt. Hier dürfte weniger ein technischer Transportvorteil als vielmehr die Befreiung von den Frachttarifen der Eisenbahn entscheidend ins Gewicht fallen. Überall in der Welt macht sich bei den ganz großen Unternehmungen und vollends bei den Konzernen, die mehrere Fabrikationsstufen in sich vereinigen, sehr stark das Bestreben geltend, die Kostengestaltung für den gesamten Güterumlauf selbst in die Hand zu bekommen und, wie bei den Anfangs- und Zwischenprodukten von den Marktpreisen, so in den Transporten von den allgemeingültigen und nicht nach den besonderen Verhältnissen des einzelnen Großwerks ausgerichteten Eisenbahntarifen unabhängig zu werden.

Für den gewerblichen Teil des Kraftwagendienstes gibt es aber gerade im Nahverkehr immer Aufgaben zu lösen, die im Hinblick auf das allgemeine Ziel des Zusammenrückens von besonderem Gewicht sind. Auch die Schienenwege können nicht so dicht über Deutschland gelegt werden, daß schließlich jedes Dorf oder auch nur jede Klein-Landschaft ihren unmittelbaren Anschluß erhält; hierzu sind sie in der Anlage und im Betriebe zu teuer — von den Wasserstraßen gar nicht zu sprechen, die nur für sehr großen Verkehr in Betracht kommen. Auch solche Bezirke aber gehören in den Gesamtkreis der deutschen Volkswirtschaft hinein und sollen an dem nationalen Güteraustausch teilhaben. Für sie ist es ein Vorteil des Kraftwagens, daß er sowohl mit seiner eigenen Tragfähigkeit und entsprechend seinem Gewicht als auch mit seiner Straße dem Bedürfnis der einzelnen Gegend angepaßt werden kann, daß keine Einheitsspur eines Gleises zu hohen Mindestaufwendungen zwingt, und daß die Geringfügigkeit des Anlagekapitals schon bei geringerer Ausnutzung den Betrieb lohnend macht. Gilt dies aber selbst für diejenigen Teile Deutschlands, die sich schon eines recht dichten Eisenbahnnetzes erfreuen, so vollends für die Grenzbezirke des Westens und mehr noch des Ostens, die durch die Abtrennung der früher deutschen Gebietsteile den Zusammenhang mit ihren alten Absatzgebieten vielfach verloren und nun einen Anspruch darauf haben, daß ihnen Ersatz geschaffen werde. Keineswegs sind etwa — um nur dies eine Beispiel anzuführen — alle Schädigungen bereits behoben, die längs dem polnischen Korridor die völlig unsachliche Grenzziehung dem Leben der deutschen Seite geschlagen hat; und es geht nicht an, nur den südlichsten Abschnitt, so wichtig Oberschlesien selbstverständlich ist, als förderungsbedürftig zu betrachten. Längs der ganzen Grenze handelt es sich um mehr als nur ein wirtschaftliches Interesse, wenn für einen breiten Streifen deutschen Landes die Forderung erhoben wird, ihn durch Schaffung guter Zubringerstraßen an die verbesserte Oder und an die

Hauptbahnlinien und dadurch an das übrige Deutschland enger und enger anzuschließen.

Im Personenverkehr, soweit er sich die Pflege der wirtschaftlichen Beziehungen zur Aufgabe setzt, liegt es nur wenig anders. Auch in ihm greifen zwar die Autobuslinien vielfach weit über den landschaftlichen Bereich hinaus in die Ferne, und vollends gibt es für den Einzelkraftwagen kaum noch eine räumliche Grenze. Nur dieser jedoch dient, wenn er zur Überwindung großer Entfernungen benutzt wird, in nennenswertem und sogar großem Umfange und regelmäßig auch dem Anknüpfen und Abwickeln geschäftlicher Vorgänge, während die Autobusfahrten solcher Art fast ausschließlich zum Zwecke der Erholung und der allgemeinen Wissensbereicherung veranstaltet werden. Im Nahverkehr dagegen sind gerade dem Autobus besonders wichtige wirtschaftliche Aufgaben gestellt, mag es sich um die Beförderung von Arbeitskräften aus den Wohngemeinden zur Arbeitsstätte oder allgemein wiederum um den Zubringerdienst für die Eisenbahnen handeln. Die „Überlandlinien" nehmen im Personenverkehr etwa die wirtschaftliche Stellung ein, die für die Güterbeförderung die gewerblichen Kraftwagen-Unternehmungen innehaben, während die Benutzung des Einzelwagens sich eher dem Güter-Werkverkehr vergleichen läßt.

Weder im Personen- noch im Güterdienst aber läßt es das Fehlen der ins Große gehenden Massenhaftigkeit des einzelnen Transportvorganges dazu kommen, daß der Kraftwagen etwa mit der gleichen Durchschlagswirkung die Eisenbahn oder die Binnenschiffahrt im überlandschaftlichen Güteraustausch ersetze. So beträchtlich die Mengen sind, die er vom Schienenwege regelmäßig schon abzieht — an dessen Bedeutung als Rückgrat des Gesamtverkehrs hat er nicht rütteln können.

3. Wesentlich stärker noch eingeschränkt ist der Wirkungsbereich, den die Verkehrsmittel der Luft und die besonderen Nachrichtenmittel für sich in Anspruch nehmen.

In den Nachrichtendienst hat zwar der Rundfunk das ihm sonst fehlende Element der Massenhaftigkeit unmittelbar eingefügt; und die Bild-Fernübertragung hat dank der Genauigkeit, mit der sie den Text jeder Mitteilung und vor allem die Unterschrift des Absenders dem Empfänger vor die Augen stellt, die Zuverlässigkeit der Übermittlung gerade für wirtschaftlich bedeutsame Meldungen ganz wesentlich erhöht. Beides aber, die Massenhaftigkeit und die hochgradige Zuverlässigkeit, in der drahtgebundenen oder der drahtlosen Übertragung zu vereinigen, ist noch nicht gelungen. Infolgedessen ist im Wirtschaftsleben der Geschäftsbrief unentbehrlich geblieben, der zwar je für sich nur eine Einzelnachricht enthält, mit andern zusammen aber von der Post zu Massentransporten vereinigt wird.

Für die Briefpost hat nun aber der Luftdienst eine Beschleunigung gebracht, wie sie von keinem der andern Massentransportmittel erreicht wird. Dieser Vorteil macht sich zwar nicht im Nahverkehr, für den die Transporte zu und von den Flugplätzen zu stark ins Gewicht fallen, wohl aber — im Gegensatz zum Personenverkehr, in dem er nur für sehr weite Reisen von maßgeblicher Bedeutung ist — schon bei ziemlich geringen Entfernungen geltend und entzieht vollends auf den großen Strecken, wie sie in Deutschland für das wirtschaftliche Zusammenfügen von Nord und Süd, Ost und West zu überwinden sind, erhebliche Mengen von Postsendungen dem Eisenbahnbetriebe. Ein empfindlicher Nachteil ist es jedoch, daß die hohen Raum- und Geldansprüche, die sich aus dem Anlegen der Flugplätze ergeben, und die Betonung der langen Strecken zu einer starken Konzentration des Luftverkehrs zwingen; an Ausbreitungsmöglichkeit sind diesem nicht nur die Landstraßen und Schienenwege, sondern sogar auch die Wasserstraßen weit überlegen.

Somit sind sowohl die Eigenmittel der Nachrichtenübertragung als auch der Luftdienst zwar eine wichtige Ergänzung zu den anderen Verkehrsträgern; einen Ersatz stellen sie aber nicht dar. Und für die grundlegende Bedeutung, die im Gesamtaufbau des deutschen Transportapparates den Eisenbahnen zukommt, ist es kennzeichnend, daß die Reichspost, die im landschaftlichen Verkehr sich des Kraftwagens in großem Umfang bedient, die den Flugzeugen geradezu die finanzielle Unterlage bietet, demnach weitaus am stärksten auf den Eisenbahndienst sich stützt, der mit seiner Berechenbarkeit ein ausreichendes Maß von Massenhaftigkeit und Schnelligkeit verbindet und in seiner räumlichen Ausdehnung die Dichtigkeit eines engmaschigen Grundnetzes allenthalben aufweist.

4. Vollends ist die Küstenschiffahrt im binnenwirtschaftlichen Güteraustausch auf räumlich engen Wirkungsbereich beschränkt. Ihre bei weitem wichtigere Aufgabe liegt in der Verbindung, die sie zwischen den deutschen Ostseehäfen auf der einen und den Nordseehäfen auf der andern Seite zum Anschluß an deren großen Überseeverkehr herstellt. Zum deutschen Binnenlande hin — zum „Reich", wie man sich noch heute auszudrücken pflegt — ist selbst für Ostpreußen der Eisenbahnweg in aller Regel billiger und schneller als der kombinierte Eisenbahn-See-Weg, den man bei Benutzung der Küstenfahrt einschlagen müßte. Für dieses Verkehrsmittel bedeutet die Gestalt des deutschen Raumes eine natürliche Ungunst von solcher Wucht, daß sie auch durch die besonderen Vorzüge des Meerestransportes nicht auszugleichen ist.

So hat denn auch in der Vergangenheit nur der schmale, unmittelbare Küstenstreifen des Ostens, der seine landwirtschaftlichen Erzeug-

nisse im jeweils dicht benachbarten Ostseehafen unmittelbar verladen kann, diese Gelegenheit mit einiger Regelmäßigkeit benutzt, den Absatz im zufuhrbedürftigen Mittel- und Westdeutschland zu finden und in umgekehrter Richtung sich mit den Fertigwaren der dortigen Industrie zu versorgen. Die zahlreichen kleinen Häfen, die in dichter Folge sich an der deutschen Ostseeküste aneinanderreihen, von denen viele in ihren Rathäusern und Kirchen die Zeugnisse alter Hanseherrlichkeit aufweisen — sie haben mit ihrer Schiffahrt sämtlich nur noch eine streng örtliche Bedeutung, greifen allenfalls mit ihrem Fischfang in die Ernährung des tieferen Hinterlandes ein. Sogar Königsberg verdankte die Seeverbindung, in der es mit Köln gestanden hat, der Hauptsache nach nicht seinem deutschen, sondern dem Aus- und Einfuhrbedürfnis seines russischen Hinterlandes, wie auch Danzig den Großteil seiner Getreideversendungen aus polnischem und südrussischem Einflußbereich gezogen hat; und erheblich größere Mengen sind aus beiden Hafenplätzen regelmäßig ins Ausland (nach den skandinavischen Staaten und England) als etwa über Stettin, Hamburg oder die Rheinstädte ins innere Deutschland gegangen. Es ist für alle diese Seehäfen und ihre Verkehrsaufgabe kennzeichnend, daß sie nach der Wiedereinführung des Getreidezolls (1879 und namentlich 1885) und vollends nach der Einführung des Getreidestaffeltarifs der preußischen Staatsbahn (1891) an Bedeutung stark verloren haben, weil die Landwirte ihres deutschen Hinterlandes ihre Erzeugung nunmehr mit der Eisenbahn nach Berlin hin absetzten, wo der Zoll preishaltend wirken konnte — daß sie aber alsbald wieder zum Aufschwung gekommen sind, als die Einführung des Einfuhrscheins (1895) für die Ausfuhr die Gewährung einer dem Zollbetrage entsprechenden Vergütung brachte und die preußische Staatsbahn zugleich den Getreidestaffeltarif wieder aufheben mußte.

Erst das Unfriedensdiktat von Versailles hat mit der Schaffung des polnischen Korridors die deutsche Küstenschiffahrt stärker in den binnenwirtschaftlichen Güteraustausch hineingestellt. Trotz aller Verträge, die zwischen dem Reich und Polen über die Durchleitung deutscher Züge abgeschlossen worden sind, bedeutet die Berührung eines fremden Staatsgebietes unvermeidlich eine starke Störungsquelle, zum mindesten eine beträchtliche Verzögerung für alle Transporte und damit ein Maß von Unberechenbarkeit, das sich mit den neuzeitlichen Verkehrsansprüchen nicht verträgt. Und wie deshalb für den Personendienst vom preußischen Staate eine besondere Seeverbindung zwischen Stettin und Königsberg errichtet worden ist, so ziehen auch Gütersendungen vielfach den Seeweg von und nach Ostpreußen jetzt dem Eisenbahnwege vor. Wie schon erwähnt, ergibt sich hieraus auch für den Kraftwagen eine wichtige Auf-

gabe; bei den geringen Entfernungen, um die es sich meistens zwischen Küstenplatz und Binnenstadt handelt, hat er als Zubringer der Küstenschiffahrt wichtige Dienste zu leisten.

Überall sonst ist es bei dem früheren Verhältnis geblieben. Der Fischfang bringt zwar erhebliche Mengen binnenwirtschaftlich wichtiger Güter in die Häfen hinein. Seine „Erzeugnisse" sind aber viel zu sehr auf schnellsten Weitertransport gestellt, als daß sie von der Küstenschiffahrt aufgenommen werden könnten. Sie ins deutsche Binnenland zu bringen, ist überall eine Aufgabe der Eisenbahn. Einen Güteraustausch von deutscher Landschaft zu deutscher Landschaft trägt die Küstenfahrt nur in streng örtlich begrenztem Bereich.

5. So sind denn die Eisenbahnen dasjenige Verkehrsmittel, das für die Zusammenfügung der deutschen Landschaften von jeher die Hauptleistung vollbracht hat und auch in der Gegenwart für dieses Ziel am wirksamsten einzusetzen ist. Die restlose Abstimmung von Fahrstraße, Fahrzeug und Betriebsführung läßt zwar nicht von jeder der heute geforderten Eigenschaften das Höchstmaß erreichen; das gilt nur von der Fahrplanmäßigkeit und Berechenbarkeit der Entfernungsüberwindung, während an Massenhaftigkeit des Einheitstransportes die Binnenschiffahrt, an räumlicher Anpassungsfähigkeit und Wendigkeit die Landstraße mit dem Kraftwagen, an Schnelligkeit der Luftverkehr und die Eigenmittel der Nachrichtenübertragung dem Schienenwege überlegen sind. Wohl aber ergibt sich für diesen aus dem Zusammenklang der bau- und betriebstechnischen Bedingungen für das Ganze der Leistung ein so hoher Grad, wie er von keinem der andern Verkehrsträger erreicht wird. Den besonderen, auf bestimmte Sachbereiche je beschränkten Aufgaben dieser andern Transportmittel stellt also die Eisenbahn — weil sie auf eigener, nur ihr dienender Fahrstraße und der hierauf verlegten Schiene eine gleichmäßige Bewegungskraft von hoher Leistungsfähigkeit und eine entsprechend große Last trägt und dank der Zwangsläufigkeit aller Transporte auf streng fahrplanmäßigen Betrieb angewiesen ist — eine Allgemeineignung gegenüber, die sie (und nur sie) schlechthin überall einsatzfähig macht: auch ihre Massenhaftigkeit, ihre Wendigkeit, ihre Schnelligkeit sind beträchtlich genug, den hohen Ansprüchen der Gegenwart überall zu genügen, wann und wo nicht zu besonderen Zwecken die eine Leistungsseite auf Kosten der andern betont wird.

Die Eignung der Eisenbahn, über große Landgebiete hinweg Verbindungen von starker Durchschlagskraft zu schaffen, tritt in Deutschland schon in jenem Jahre 1846 hervor, in dem sich (aus der Vereinigung der preußischen Eisenbahndirektionen, 1845 gegründet) der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gebildet hat. Schon zehn Jahre nach der

Eröffnung der ersten deutschen Bahn war das Bedürftnis nach gemeinsamem Vorgehen aller wichtigeren Unternehmungen stark genug, der anfangs auch hier auftretenden Eigenbrötelei ein Ende zu machen. Dem Verein ist es zu verdanken, daß durch die Vereinheitlichung der Gleisspurweite und der Brücken- und Tunnelprofile die Wagen seiner Mitglieder durch ganz Deutschland verkehren konnten, wie durch den Austausch aller Betriebserfahrungen und das Aufstellen einheitlich geltender Fahrregeln allenthalben ein hoher Grad von Sicherheit früh erreicht worden ist. Erst dank diesen Maßnahmen hat der Deutsche Zollverein sich mit wirklichem Leben, mit überlandschaftlichem Güteraustausch füllen können.

Dieselbe Erfahrung hat wenig später die ersten Bahnen ins Leben gerufen, die von allem Anfang an nicht auf die Verbindung benachbarter Städte und auf die Pflege des Personenverkehrs, sondern langstreckig und unter Betonung des Güteraustausches geplant wurden. Es war auch nicht Zufall oder allein die finanzielle Notwendigkeit, was einen so weit ausgedehnten und damals noch zerrissenen Staat wie Preußen zu starker Förderung gerade solcher Bahnen und bald auch, nachdem das Hindernis einer fehlenden Verfassung beseitigt war, zum eigenen Bau aufgerufen hat. War es im Westen, wo der preußische Staat durch seine Kapitalgarantien die Errichtung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ermöglicht hat, ausgesprochen das politische Bedürfnis, die westlichen Provinzen (über die gleichzeitig geplanten Bahnen des Königreichs Hannover und des Herzogtums Braunschweig) mit dem mitteldeutschen Kern der Monarchie zu verbinden, so stand beim staatlichen Bau der Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn — der ersten preußischen Staatsbahnen — ebenso ausgesprochen der wirtschaftliche Zweck im Vordergrund, für die östlichen Provinzen den Zugang zur Landeshauptstadt zu erleichtern und umgekehrt deren Ernährung aus jenen landwirtschaftlichen Gebieten zu sichern. Welch gewaltiger Unterschied der Zielsetzung gegenüber den ersten Bahnen, wie der Welt, so auch Deutschlands; hier etwa Nürnberg—Fürth, Berlin—Potsdam, Leipzig—Dresden, Braunschweig—Wolfenbüttel (die erste deutsche Staatsbahn), Köln—Aachen, Düsseldorf—Elberfeld, München—Augsburg als einige der wichtigsten Planungen der Anfangszeit aufzuführen.

Einen starken Schritt über die landschaftlichen Beschränkungen, der Absicht nach sogar über die Einzelstaaten hinaus hat die Reichsverfassung von 1871 mit der Bestimmung getan, daß die deutschen Eisenbahnen „wie" ein einheitliches Netz verwaltet werden sollten. Bismarck ist zwar mit seinem Versuch, die wichtigeren Linien in den Besitz des Reiches zu bringen, am Widerstand der Einzelstaaten gescheitert. Von

1875 ab beginnt jedoch in diesen die Verstaatlichung der Privatbahnen. Sie ist in Preußen, dem das Jahr 1866 die Vereinigung der östlichen und der westlichen Teile gebracht hatte, bis etwa 1885 so weit durchgeführt worden, daß man seitdem von einem geschlossenen Netz sprechen darf, welches in Norddeutschland den Osten und Westen aneinander schließt und mit dem Saargebiet auch tief in den Südwesten herunterreicht. Hier schloß das ebenfalls einheitliche Netz der elsaß-lothringischen Bahnen an — besonders wichtig deshalb, weil dieser Besitz nicht als Bestandteil des Reichsland-Haushaltes, sondern unmittelbar vom Reiche verwaltet wurde und seine oberste Spitze im preußischen Arbeitsminister (als Haupt der preußischen Staatsbahnen) fand. Dem Haken, mit dem nun Preußens Einfluß den ganzen Süden umfaßte, wurde in seinem Winkel noch eine besonders starke Versteifung eingebaut, als sich im Jahre 1896 die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft bildete und kurz darauf (1901), die so wichtige Main-Neckar-Bahn (Frankfurt a. M.—Mannheim—Heidelberg) ihr beitrat. Wer denkt da nicht an die Anfänge des Deutschen Zollvereins, zu dem ja auch Preußen und das Großherzogtum Hessen zuerst sich zusammengefunden haben! Die Tarifpolitik der preußisch-hessischen Gemeinschaft hat selbst auf die Ausnahmetarife der andern Staatsbahnen tatsächlich einen sehr maßgeblichen Einfluß ausgeübt.

Von dieser Zeit ab wird folgerichtig der Reichsbahngedanke wieder eifrig erörtert, und zwar sind es hauptsächlich süddeutsche Kreise, die ihn aufgreifen. Es kommt aber zunächst (1909) — und das ist kennzeichnend für die Ausdehnung, die schon der überlandschaftliche Güteraustausch innerhalb Deutschlands erhalten hat — lediglich zur Gründung der Güterwagengemeinschaft, an der sich alle deutschen Hauptbahnen, auch die Staatsbahnen, beteiligen; nicht aber zu einer Erweiterung der preußisch-hessischen Gesamt-Eisenbahngemeinschaft. Erst nach dem Weltkriege, als dieser das intensivste Ineinanderarbeiten aller Bahnen notwendig gemacht hatte, und als andererseits der Staatsbahnbesitz eine höchst empfindliche Finanzlast für die Besitzerstaaten geworden war, da wurde die Zeit reif, die einzelstaatlichen Bahnen in der Hand der Reichsverwaltung zu der großen Einheit zusammenzufassen, die schon ein Bismarck erstrebt hatte, und die allein den allseitigen Wiederaufbau des überstark beanspruchten und daher der Erneuerung dringend bedürftigen Eisenbahnwesens Deutschlands zu tragen vermochte. Die Forderung der neuen Verfassung, die Bahnen des deutschen Gebietes „als" ein geschlossen-einheitliches Unternehmen des Reiches selbst und nicht mehr nur „wie" eine Einheit aufzubauen, ist seit dem 1. April 1920 verwirklicht, und seit 1934 sind auch die letzten Reservatrechte beseitigt,

die sich die Länder in den Übertragungsverträgen noch vorbehalten hatten. Einer einheitlichen, das Ganze des reichsdeutschen Raumes überschauenden Tarifpolitik ist nunmehr gerade auch für den Güterverkehr der Weg geöffnet.

III. Die Transportmittel und die Außenwirtschaft.

1. Die neue Zielsetzung des deutschen Wirtschaftslebens, welche die außenwirtschaftlichen Beziehungen nur als eine Ergänzung des binnenwirtschaftlichen Güteraustausches gelten läßt, hat auch das Gesamt der Transportmittel in neue Zusammenhänge und demgemäß unter neue Wertungen gestellt. Oder richtiger: sie hat scharf in den Vordergrund eine Betrachtungsweise gerückt, die zwar in der Vergangenheit schon im Gefolge der Schutzzollpolitik Bismarcks sich an einigen Stellen hier und da bemerkbar gemacht hat, im ganzen jedoch bislang ohne irgend wesentliche Bedeutung geblieben ist.

Allerdings darf auch in der Gegenwart die außenwirtschaftliche Aufgabe der Verkehrsträger nicht ausschließlich etwa darin erblickt werden, daß sie die Einfuhr der uns fehlenden Rohstoffe und lebenswichtigen Nahrungsmittel durch Linienführung und Frachtengestaltung ebenso wie die zur Abgeltung der überstaatlichen Zahlungsverpflichtungen erforderliche Fabrikatenausfuhr zu erleichtern hätten. In nicht geringer Menge müssen wir vielmehr auch jetzt noch aus dem Ausland gewisse Entbehrlichkeiten in den deutschen Verbrauch treten lassen, weil die fremden Lieferländer nur unter solcher Gegenleistung zur Abnahme entsprechender oder gar größerer Werte in deutschen Waren bereit sind; wir erhalten also mit der Durchbrechung der allgemein eingehaltenen Abwehrlinie teilweise überschüssige und anderweit verwertbare Zahlungsmittel, sichern jedenfalls wichtigen Zweigen der deutschen Industrie ihre gewohnten Absatzgebiete und folgeweise die Weiterbeschäftigung der darin tätigen Arbeitskräfte. Und in umgekehrter Richtung stehen uns für die Ausfuhr in der Steinkohle und in den Kalisalzen auch Rohstoffe zur Verfügung, deren Lagerstätten wir dank ihrer Reichhaltigkeit nicht zu schonen brauchen; gerade sie stellen aber als derbste und kostenempfindlichste Massenstoffe an den Transportapparat und seine Frachten um so höhere Ansprüche, als die Steinkohlenvorkommen zur billigen Straße des Meeres wesentlich ungünstiger liegen als die englischen Gruben, ihre wichtigsten Wettbewerber, und als auch für die Kalisalze vom früheren Weltmonopol Deutschlands nichts mehr übrig geblieben ist, seitdem nicht nur die elsässischen Bergwerke zu französischem Besitz geworden, sondern auch in mannigfachen Ländern Europas und der Übersee neue abbauwürdige Lagerstätten erschlossen worden

sind. So zeigt sich von der Warenseite her die den deutschen Verkehrsmitteln gestellte außenwirtschaftliche Aufgabe nicht als vereinfacht, sondern im Gegenteil als stärker verschlungen und mannigfacher bedingt, als sie je in der Vergangenheit gewesen ist.

Vollends wird die Lage durch die örtlichen Verschiebungen kompliziert, die als Folge der ausländischen Absperrungsmaßnahmen im gesamten Außenhandel Deutschlands teils schon eingetreten sind, teils noch angestrebt werden müssen. Konnte sich das deutsche Wirtschaftsleben vordem darauf einrichten, daß sich die Einfuhr der wichtigsten Unentbehrlichkeiten zu großem Teil durch eine Ausfuhr bezahlte, die nach ganz anderen Erdgebieten ging als jenen, aus denen die Einfuhr stammte, und auch aus Unternehmungs- und Kapitalerträgen, die irgendwo sonst in der Welt gewonnen wurden, so heißt es jetzt, die Ausfuhrwerte länderweise auf die Einfuhr abstimmen. Dies bedeutet nicht nur eine stärkere Betonung einiger alteingefahrener, sondern vielfach das Aufsuchen neuer Bezugs- und Absatzgelegenheiten und damit für das Land der europäischen Mitte die Benutzung und Öffnung neuer Transportwege in Europa selbst, folgeweis auch im eigenen Bereich. Die Wirkung greift noch tiefer, bis in die Standortbestimmung und die Frachtengestaltung hinein, wenn an Stelle der hochwertigen und kostenunempfindlichen Verkaufsgüter eines gehobenen Geschmacks, die in der deutschen Ausfuhr seit langem eine bevorzugte Stelle innegehabt haben, die derben Massenfabrikate eines weniger entwickelten Bedarfs an das Ausland zu liefern sind.

Nicht zuletzt hat für den Außenhandel die Transportgestaltung dadurch eine besondere Bedeutung, daß die „Welt" im Einkauf und namentlich im Verkauf noch immer unter dem Gesetz des Wettbewerbs steht. Es gilt also, ohne Rücksicht auf die innerdeutschen Verarbeitungsbedingungen für die ausländischen Rohstoffe und Nahrungsmittel wie auch für die mehr entbehrlichen Waren jeweils dieselben Preise zu bieten und für die deutschen Güter draußen nicht höhere Preise zu fordern, als von andern Ländern her geboten und gefordert werden. Dieser Druck ist für das deutsche Wirtschaftsleben um so empfindlicher, als die internationale Fabrikationsteilung und Fabrikationsergänzung der Vergangenheit längst nicht in dem früheren Ausmaß gilt und gerade die deutschen Verarbeitungsgewerbe sich daher seit dem Großen Kriege vielfach einem scharfen Wettbewerb bei solchen Waren ausgesetzt sehen, für die sie vordem eine recht ausgeprägte Vorzugsstellung auf dem Weltmarkt genossen haben. Erst recht ist der Preiskampf hart in den derben Massenwaren, die nun wieder umgekehrt von den deutschen Gewerben stärker für den Außenabsatz eingesetzt werden müssen. Und selbst dort, wo die

deutsche Industrie noch einen technisch-qualitativen Vorsprung aufweist — wie etwa in einigen Zweigen des Maschinenbaues —, wird dieser durch die Hemmungen der Kreditgewährung stark abgeschwächt; handelt es sich doch hierbei um Produktionsmittel, die ihren Preis dem Erwerber nur nach und nach wieder einbringen, also mit Vorliebe gerade in kapitalschwachen Neuländern auf Kredit gekauft werden, und ist doch Deutschland durch seine Devisennot darauf gestellt, für jede Ausfuhr den Gegenwert möglichst rasch zu erhalten, um ihn zur Bewirkung neuer Einfuhr benutzen zu können. Solchen Schwierigkeiten zu begegnen, müssen alle Faktoren des Inlands zusammenwirken. So auch die Transportanstalten, die mit ihren Frachten zumeist einen wesentlichen Bestandteil der deutschen Gestehungskosten ausmachen.

2. So beträchtlich für das Land der europäischen Mitte mit seinen Fluß- und besonders zahlreichen Eisenbahnübergängen die Gütermengen sind, die über die trockene Grenze aus dem Ausland kommen und mehr noch ins Ausland gehen — die wichtigeren Träger seines Außenhandels sind doch die großen Nordseehäfen und die in ihnen sich abwickelnde Seeschiffahrt. Sogar nach der Ostsee hin dienen sie der deutschen Ausfuhr in erheblich stärkerem Maße als Lübeck und Stettin, wie sie umgekehrt von dort her mehr Waren nach Deutschland hereinfließen lassen; sie sind auch im Wettbewerb mit London für den ganzen Ostseebereich die Vermittler der überseeischen Beziehungen und die Umladeplätze. Ebenso führen die Transportfäden nach dem Süden und Südosten Europas mehr über die Seehäfen als über die Landgrenzen.

Allerdings müssen sich die deutschen Nordseeplätze (Hamburg, Bremen und Emden) in die Bedienung des deutschen Hinterlandes nach wie vor mit den Häfen der Rheinmündungen, vor allem mit Rotterdam, teilen; nur Antwerpen hat an Bedeutung für den deutschen Wirtschaftsbereich stark verloren, seitdem durch das Versailler Diktat Lothringen und Luxemburg herausgerissen worden sind. Mit jener politischen Tatsache müssen wir uns abfinden; weder ist jemals die Wiedereingliederung der Niederlande in das Deutsche Reich ernstlich angestrebt worden, noch können wir den Rhein als die leistungsfähigste Verbindung zum Meere hin entbehren. Rein wirtschaftlich betrachtet steht die Einbuße, die Deutschland hierdurch erleidet, weit zurück hinter den Vorteilen, die ihm im gesamten Rheingebiet und tief nach Süddeutschland hinein die Benutzung des Rheins bis zu seinen Mündungen gewährt. Der holländischen Volkswirtschaft kommen, da auf dem Flusse selbst — entsprechend der Rheinkonvention von 1831 — keinerlei Befahrungsabgaben erhoben werden, fast nur die Hafengebühren und die Speditionsentgelte zugute. Rotterdam zumal ist für Deutschland in Ein- und Aus-

fuhr so gut wie ausschließlich Umschlagstätte; sein Eigenhandel — mit den entsprechend höheren Handelsgewinnen — ist fast völlig auf Holland selbst beschränkt. Amsterdam greift zwar in seinen Spezialartikeln, besonders in den Erzeugnissen der holländischen Kolonien, mit seinem Eigenhandel über die Grenze hinüber; dafür bietet es jedoch auch wiederum in den Kolonien Absatzgelegenheiten, die sonst den deutschen Waren kaum zugänglich wären. Die Schiffsfrachten endlich, die auf den deutschen Gütern liegen, werden sowohl auf dem Rhein als auch zur See überwiegend von deutschen Schiffahrtsunternehmungen eingenommen, die allerdings dafür in den holländischen Städten auch Kontore unterhalten müssen, den Unternehmergewinn aber und den Kapitalzins ebenso wie zu erheblichem Teil die Mannschaftslöhne nach Deutschland hereinbringen; wiederum Rotterdam ist im Seeverkehr viel mehr ein Zwischenhafen für die von Hamburg und Bremen ausgehenden Linien als eine Heimat eigener Reedereien. Den Vorteil aber von diesem ganzen Verkehr haben nicht nur die holländischen Seehäfen, sondern auch die deutschen Rhein-Binnenhäfen, in deren größten (etwa Duisburg-Ruhrort, Köln, Frankfurt am Main, Mannheim) sich ein mannigfaltiger Eigenhandel gerade auf den vom Rhein getragenen Auslandsbeziehungen aufgebaut hat. Auch Rotterdam, nicht Amsterdam, hat aber an Bedeutung für Deutschland erheblich eingebüßt, seitdem es nicht mehr die großen Mengen überseeischen Getreides umzuschlagen hat; es hat jedoch Ersatz in den Eisenerzen erhalten, die jetzt die deutschen Hüttenwerke an Stelle der lothringischen und luxemburgischen Minette stärker von Übersee her beziehen.

Von den drei deutschen Seehäfen ist Emden in seinem Hinterlandverkehr im wesentlichen auf die Nachbarschaft des Dortmund-Ems-Kanals und namentlich auf den östlichen Teil des Ruhrgebietes beschränkt. Von hier empfängt es die Steinkohle, die zur Ausfuhr bestimmt ist, und dorthin schlägt es die norwegischen und schwedischen Erze, wie auch die Hölzer der Ostseestaaten um; alles als reiner Speditionsplatz, da die gesammelte Wucht des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats und der großen Eisenhüttenwerke für einen selbständigen Eigenhandel keinen Raum lassen. Diese derben Massenwaren stehen ganz im Vordergrund. Für die Einfuhr der feineren Güter, wie etwa der Baumwolle für die westfälische Textilindustrie und der Kolonialprodukte, liegen Bremen und auch Hamburg zu nahe, als daß gegen deren starke Eigenhandelskraft Emden aufkommen könnte. Auch in der Ausfuhr deutscher Fertigwaren kann der Emshafen keine bedeutsame Stellung sich erringen. Diese Gesamtlage kommt in seinem Seeverkehr zu deutlichem Ausdruck: es fehlen die regelmäßigen „Linien", die nach festen Fahrplänen die Verbindungen

mit Übersee herstellen und von der Personenbeförderung wie vom Transport hochwertiger Güter getragen werden.

Der einseitigen Betonung der derben Massengüter, die für Rotterdam und Emden kennzeichnend ist, stellen Hamburg und Bremen die ganze bunte Mannigfaltigkeit gegenüber, die einen Seeplatz erst recht eigentlich zum „Welthafen" machen. Sie sind denn doch im gehobenen Sinne des Wortes „die" deutschen Seehäfen, von denen nach allen Richtungen der Windrose die Linienfahrten ausstrahlen; als Linienheimat stärker noch als London und Liverpool betont. Von ihnen geht der größte Teil der deutschen Fertigwarenausfuhr in die Welt hinaus, wie sie auch für Deutschland den Personenverkehr nach Übersee beherrschen. Durch ihre Hafen- und Speicheranlagen, ihre Bewertungseinrichtungen werden die höherwertigen Rohstoffe, wie Baumwolle, Wolle, Kautschuk, Werthölzer, Buntmetalle, und die qualitätsbestimmten Nahrungsmittel, wie Fette und Ölstoffe, Kaffee, Kakao, Reis, in das deutsche Binnenland geleitet. Bremen — so gut wie ausschließlich auf seinen Eigenhandel gestützt; aber auch Hamburg, obwohl in ihm die Spedition für binnenländische Rechnung (namentlich für Berlin und die großen Elbstädte) erhebliche Bedeutung hat, durch die Stärke und Vielseitigkeit seines Eigenhandels gekennzeichnet. In kurzer Zeit ist es auch nach dem Weltkriege mit der Finanzhilfe des Reiches gelungen, die große Zahl der ausgelieferten, höchstwertigen Schiffe durch Neubauten zu ersetzen und der deutschen Flagge das entscheidende Übergewicht über die Farben fremder Staaten wiederzugewinnen; nur noch als ein Zeichen der großen Bedeutung, die den beiden deutschen Welthäfen überall beigemessen wird, sind jetzt die Schiffe fremder Nationen zu bewerten, die teilweise in Linienbetrieb, mehr noch in wilder Fahrt an der Elbe und der Wesermündung vor Anker gehen. Dies ist um so wichtiger, als das Reich den laufenden Betrieb der deutschen Reedereien nur noch durch einen Zuschuß stützt, der den Währungsnachteil gegenüber den Wettbewerbern abgewerteten Geldwesens ausgleicht, in seiner Höhe daher hinter den Schiffahrtssubventionen der anderen Seefahrtvölker — auch Englands — weit zurückbleibt. Ebenso bedeutet es Rückkehr zu den alten Traditionen deutscher Seeschiffahrt, wenn in den letzten Jahren der unglückselige, den natürlichen Bedingungen schnurstraks zuwiderlaufende Versuch, erst in Hamburg und in Bremen je für sich und dann für beide Häfen zusammen aus der Vielheit der Reedereien ein riesiges Einheitsunternehmen zu bilden, unter staatlichem Druck wieder rückgängig gemacht worden ist: gerade für Hamburg und für Bremen sind die Arbeitsunterlagen vom Binnenlande her ebenso wie nach Übersee hin viel zu mannigfaltig, als daß eine einzige Oberleitungsstelle auch nur für einen der beiden Kom-

plexe, geschweige denn für beide die ausreichende Übersicht und die im Wettbewerb des Weltverkehrs unerläßliche Beweglichkeit für ihre Entschlüsse hätte bewahren können.

In der ungesunden Konzernbildung, die (in ähnlicher Weise wie einige Industriezweige) die deutsche Seeschiffahrt zum Opfer eines Schlagwortes gemacht hat — genauer: in der Stimmung, die ein solches Mißgebilde ermöglicht hat, haben sich die großen Schwierigkeiten formell ausgewirkt, unter die durch den Weltkrieg die beiden deutschen Seehäfen gestellt worden sind. Mehr noch als das Zerreißen aller wichtigen Handelsfäden, dessen der hansische Kaufmannsgeist überraschend schnell Herr geworden ist — mehr auch noch als der Verlust der Schiffe, den man ebenfalls in wenigen Jahren ausgeglichen hat —, mehr noch als alles dieses und uneinbringlich ist ihnen die gewaltige Einschrumpfung des festländischen Einflußbereiches zum Verhängnis geworden. Tief nach West- und selbst Südrußland hinein, bis sich Odessa zur Geltung bringen konnte, und in die Donauräume bis an die Alpen, im Wettbewerb mit Triest und Fiume, reichte vordem Hamburgs und Bremens Hinterland; auch die Schweiz gehörte noch größtenteils dazu, nur in den südwestlichen Teilen von Marseille und Genua, im Nordwesten von Le Havre bekämpft und für derbe Massenstoffe im ganzen Gebiet den Rheinmündungshäfen überlassen. Es hat den Gesamtbereich gekennzeichnet, daß der Bremer Baumwollbörse — einer in der Welt einzig dastehenden Organisation — die großen Textilverbände der angeführten Länder als Mitglieder angehört haben. Und was ist davon geblieben? Südrußland ist dank dem handelspolitischen System des Rätestaates völlig ausgefallen, Polen hat sich in Gdingen einen eigenen Seehafen geschaffen, den es durch eine kostspielige Eisenbahnbau- und Tarifpolitik und durch die staatliche Subventionierung polnischer Seeschiffahrtsunternehmungen zu einem selbständigen Gliede des Weltverkehrs gemacht hat. Schon in Böhmen und vollends in Österreich greift Triest viel weiter als früher nach Norden hinauf, seitdem die italienischen Bahnen als Teil eines größeren Netzes für den Umschlag dieses Hafens besonders niedrige Tarife gewähren; die Demarkationslinie, die zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Bahnen der fremden Staaten schließlich vereinbart worden ist, läßt dies deutlich genug erkennen. Auch die Donau zieht jetzt bergauf und bergab mehr Transporte an sich; in Deutschland gewiß ein Vorteil für Regensburg, eine Schädigung jedoch ebenso sicher für die Nordseehäfen.

So ist denn der Reichsraum mit ungleich stärkerer Betonung jetzt die Unterlage für Hamburg und Bremen geworden. Und in diesem Verhältnis ist es für beide Teile eine ausgesprochene Gunst der geographi-

schen Lage, daß Deutschland nur mit so schmalem Küstenstück an das Weltmeer grenzt. Hierdurch ist einer weitgehenden Zersplitterung der Verkehrskräfte vorgebeugt, wie sie sich z. B. in Frankreich zuungunsten von Le Havre und Marseille immer bemerkbar gemacht und auf das Binnenland sowohl durch die allzu kleine Zahl hoch leistungsfähiger Schiffahrtsunternehmungen als auch durch die geringe Häufigkeit regelmäßiger Verschiffungsgelegenheiten zurückgewirkt hat. Sogar der Ostseebereich, der für den Weltverkehr nur eine Art von Landschaft bedeutet und seinen deutschen Häfen Lübeck und Stettin auch nur eine Stellung landschaftlicher Begrenzung zu geben vermag, ist als Hinterland der Nordseeplätze anzusprechen und wird von diesen, wie schon erwähnt, in Küstenfahrt (durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal) mit dem großen Weltverkehr verbunden. Vollends ist es in der Nachkriegszeit wichtig geworden, daß nicht nur die finanziellen Hilfen der Reichsverwaltung, sondern vor allem die Ausfuhrfähigkeiten aller Landschaften — auch die des Rheingebietes — sich zu sehr erheblichem Teil auf Hamburg und Bremen konzentriert haben, und zwar gerade diejenige Ausfuhr, die für Deutschlands wirtschaftliche Weltstellung besondere Bedeutung hat und so auch die unentbehrliche Einfuhr entscheidend ermöglicht: die Ausfuhr der feineren Halb- und Fertigfabrikate, die auf die Bereitstellung häufiger und fahrplanmäßig festliegender Linienverschiffungen schlechthin angewiesen ist, die aber auch größtenteils den Eigenhandel der Seestädte nicht entbehren kann.

Eben dieser wirtschaftliche Zusammenhang zwischen der weitgedehnten Landmasse des reichsdeutschen Raumes und seinen wichtigsten Ausfalltoren rückt nun aber die Gestaltung des binnenländischen Verkehrsapparates um so mehr in die außenwirtschaftliche Betrachtung, als Hamburg und Bremen gerade in ihren Transportbeziehungen zum Hinterland grundlegende Verschiedenheiten aufweisen. Mag Bremen auch (mit Bremerhaven und Wesermünde) dank seines Eigenhandels und seiner Seeschiffahrt in einigem Umfang am Elbverkehr beteiligt sein, im wesentlichen ist es durch seine Eisenbahnverbindungen groß geworden. Hamburg dagegen (zusammen mit Altona und Harburg) ist ausgeprägt „der" Elbe-Seehafen, für den sogar dank der Märkischen Wasserstraßen die obere Oder zu einem Nebenfluß seines Stromes wirtschaftlich geworden ist; Binnenschiffahrt und Eisenbahn stehen hier gleich bedeutsam nebeneinander. Vollends hängt es, wenngleich sicherlich nicht allein, so doch maßgeblich von den binnenländischen Transportverhältnissen ab, wie sich Deutschlands gesamte Gütereinfuhr und Güterausfuhr auf die mannigfachen Übergangsstellen der Meeresküste und der Landgrenze verteilen.

3. Für die binnenländischen Transportmittel läßt der Außenwirtschaftsdienst die verschiedenartige Bedeutung der zu befördernden Güter stärker noch als im Inlandsverkehr hervortreten. Jene sind alle von der Selbstkostengestaltung her darauf gestellt, im Rahmen letzter Möglichkeiten darauf zu halten, daß ihre Fahrzeuge den Rückweg in ähnlicher Weise beladen zu nehmen vermögen, wie sie von ihrem Ausgangspunkt den Hinweg angetreten haben. Erst das Gesamtergebnis einer sogen. Rundfahrt, d. h. Hin- und Rückfahrt zusammen, bestimmt den Erfolg des einzelnen Transportvorganges. Vor dem Leerlauf ihrer Wagen müssen sich also die Eisenbahn und der Kraftwagenverkehr ebenso scheuen, wie die Benutzer der Wasserstraßen das Ballastfahren zu vermeiden haben.

Hierfür ist es störend, daß in der deutschen Einfuhr die als Massenstoffe anzusprechenden Nahrungsmittel und Rohstoffe, in der Ausfuhr jedoch die feineren Halb- und Fertigfabrikate scharf im Vordergrund stehen. Jene nehmen nun einmal ungleich größere Räume beim Transport in Anspruch als diese, und diese sind gegen den Zeitaufwand, der mit jeder Entfernungsüberwindung verbunden ist, dank ihren hohen Werten ungleich empfindlicher als jene. Es klaffen also in der Gesamtaufgabe Unstimmigkeiten, die auch nicht durch die verhältnismäßig geringfügigen Mengen der Kolonialwaren bei der Einfuhr und die ebenfalls zum Ausgleich nicht genügenden Mengen der deutschen Rohstoffausfuhr etwa behoben werden. Sie sind um so empfindlicher, als die Örtlichkeiten des Güterübergangs — die Seehäfen sowohl, als auch die Grenzstationen der Eisenbahn und der Landstraßen, vollends der Wasserwege — nicht in der freien Wahl der Verkehrsunternehmungen liegen, sondern diesen von der Lage des ausländischen Herkunfts- oder Bestimmungsortes, von der Seeschiffahrtsgestaltung und teilweise sogar von der Natur vorgeschrieben werden. Und so bekommt die Frage, inwieweit die verschiedenen Transportmittel in eigenem Betriebe Ausgleichsmöglichkeiten besitzen, für die Stellung, mit der sie einander gegenüberstehen, im außenwirtschaftlichen Verkehr ein stärkeres Gewicht, als ihr im binnenwirtschaftlichen Güteraustausch mit dessen mannigfachen Ausweich- und Umweggelegenheiten beizumessen ist.

4. Aus diesem Grunde kann die Binnenschiffahrt ihre Kraft, die in der betonten Massenhaftigkeit bei langsamem Transportverlauf liegt, nicht voll zur Geltung bringen. Die großen Ströme — Rhein, Elbe, Oder, in geringerem Maße auch Weser und Donau — haben zwar in der Gütereinfuhr auch neben den Eisenbahnen, wie im binnenländischen Verkehr, ihre sehr gewichtige Rolle durchgehalten, und auch der Dortmund-Ems-Kanal hat sich in der Nord-Süd-Richtung, wie schon erwähnt, als

Transportweg durchaus bewährt. Nicht zuletzt die Getreidezufuhr in die west- und mitteldeutschen Zuschußgebiete war so stark, daß der anhaltende Widerstand, den die Vertreter landwirtschaftlicher Interessen im preußischen Landtag dem Plan eines Mittellandkanals entgegengestemmt haben, von der Furcht diktiert war, die ausländischen Erzeugnisse könnten dank einer bis zur Elbe reichenden Wasserstraße den Absatz der deutschen Produkte im ganzen Norden, vor allem aber in den Industriebezirken Mitteldeutschlands und in Berlin unmöglich machen. Was jetzt von solcher Einfuhr noch übriggeblieben ist, nimmt ebenfalls seinen Weg ganz überwiegend über die Flüsse und Kanäle; dank den handelspolitischen Abmachungen mit Ungarn und den südlichen Donaustaaten hat sogar die Donau an Bedeutung erheblich gewonnen. Ebenso gehen überwiegend die ausländischen Eisenerze, außer der lothringischen und luxemburgischen Minette, über Rhein und Oder — die Erze und Halbstoffe der Buntmetalle über Rhein und Elbe — das fremde Erdöl über Rhein, Elbe und Donau — die englische Stein- und die böhmische Braunkohle über die Elbe — und was der derben Massenstoffe mehr sind, in die deutschen Verarbeitungs- und Verbrauchsbezirke hinein.

Den so beschäftigten Kahnraum nun aber in Einklang mit den Ausfuhrmöglichkeiten zu halten, ist nur in geringem Umfange möglich. Am besten ausgeglichen ist noch das Verhältnis auf der Oder, auf der dem Nord-Süd-Transport der schwedischen Erze nach Oberschlesien hin die Beförderung der oberschlesischen Kohle nach Stettin entspricht; aber auch hier lohnt sich eine Leerfahrt etwa von Berlin nach Stettin oder Hamburg nicht, um für die in Berlin abgeladene Kohle in den Seehäfen Eisen- oder Metallerze als Rückfracht zu gewinnen. Auf der Elbe genügen die Kalisalze und die aus ihnen hergestellten Düngemittel weder in der Richtung nach Hamburg noch nach Böhmen hin, den Transporten der ausländischen Massenstoffe die entsprechende Menge deutscher Güter gegenüberzustellen; auch Berlin muß die Kähne, die ihm englische Steinkohle zuführen, großenteils leer zurückgehen lassen.

Auf den Wasserstraßen des Westens schließlich liegt es nicht anders: der ohne Ladung aus Emden oder Rotterdam ins Kohlenrevier der Ruhr zurückkehrende Kahn ist auf den Kanälen wie auf dem Rhein eine ganz regelmäßige Erscheinung von jeher gewesen und in der Gegenwart um so mehr geworden, als die Getreide-Gegentransporte dank Ernährungsschlacht und Neuem Plan gegen früher gewaltig eingeschränkt sind. In ihrer wichtigsten, dem Sonderwesen der Massenhaftigkeit entsprechenden Leistung, in der Beförderung der mengen- und gewichtsbetonten Rohstoffe und Nahrungsmittel, ist also die Binnenschiffahrt durch das Mißverhältnis der zu befördernden Mengen beim Auslandverkehr nicht

unbeträchtlich eingeengt. Anpassungsfähiger ist sie jedoch mit den sogen. Selbstfahrern, den Güterdampfern und Gütermotorschiffen. Diese stehen zwar, weil sie die bewegende Maschine und die beförderten Güter im selben Schiffsrumpf tragen, sowohl in der Kraftentfaltung als auch in der Befrachtungsmöglichkeit weit hinter den Schleppzügen zurück und bringen das Moment der Massenhaftigkeit nur sehr abgeschwächt zur Geltung. Dafür sind sie nicht nur schneller und in ihren Fahrzeiten regelmäßiger, berechenbarer, sondern auch im ganzen Betriebe beweglicher; sie nähern sich der Eisenbahn. Und dies ist für den Auslandsverkehr wichtig. Denn der Selbstfahrer eignet sich sowohl für den Transport der nicht ganz hochwertigen Ausfuhrfabrikate als auch für den der eingeführten Kolonialwaren, und er kann auch solche Massengüter mitnehmen, die in irgendwelcher Verpackung (wie etwa Düngemittel), nicht in loser Schüttung befördert zu werden pflegen. Dazu macht es ihm nichts aus, unterwegs noch Ladung aufzunehmen oder schon abzugeben, den Inlandverkehr also zum Ausgleich heranzuziehen und auf diese Weise die volle Leerfahrt zu vermeiden. Nur auf den Kanälen ist der Betrieb insofern behindert, als auch der Selbstfahrer auf der freien Strecke sich dem Tempo der Schleppzüge anzupassen hat, ein Überholen in aller Regel nur an besonderen Stellen (zumeist nur vor den großen Häfen) vornehmen darf. Und es bleibt naturgemäß auch für ihn die entscheidende Hemmung gegenüber der Eisenbahn und dem Kraftwagen, daß seine Straßen sich nicht beliebig verzweigen lassen, seine Wirkung also längs der Flüsse und Kanäle selbst auf einen verhältnismäßig schmalen Raum beschränkt ist und nur am Ende eines langen Weges auch in die Tiefe des deutschen Raumes hineingreift.

An den betriebstechnischen Zusammenhängen sind auch die Möglichkeiten abzulesen, die sich für die deutsche Außenwirtschaft aus der Fertigstellung des Mittellandkanals und der ergänzenden Fluß- und Kanalbauten vielleicht ergeben werden. An Massenstoffen, die in ganzen Kahnladungen und im Schleppverkehr befördert zu werden pflegen, bietet Mitteldeutschland nach der Natur seines Bodens für eine stärkere Ausfuhr nicht eben viel. Rohkali und künstliche Düngemittel, nicht zuletzt der Luftstickstoff des Leunawerkes, werden die kanalisierte Saale benutzen können, und es erscheint auch denkbar, daß über den Elster-Saale-Kanal und die Saale selbst, über die Elbe und den vergrößerten Elbe-Trave-Kanal — also über Lübeck — die Braunkohle als Industriebrikett sich wenigstens im Ostseebereich einen Markt in ähnlicher Weise erschließt, wie sie vom Rhein her mitten im Steinkohlenbezirk der Ruhr mannigfach schon seit Jahrzehnten die Steinkohle verdrängt hat. Wichtiger wird sein, daß die Verbesserungen des Oderweges und der Ausbau des Klod-

nitzkanals es der Steinkohle von Deutsch-Oberschlesien erleichtern können, von Stettin aus ebenfalls im Ostseebereich den Wettbewerb gegenüber Polnisch-Oberschlesien trotz aller Tarifbegünstigungen der polnischen Eisenbahnen durchzuhalten. Auch sonst mag noch der eine oder andere Roh- oder Halbstoff, der unweit der Wasserstraßen gewonnen wird und bisher zu weiterem Absatz nicht gelangen konnte, dank den neuen Möglichkeiten eines Massentransportes in der Fremde absatzfähig werden; darunter vor allem Erzeugnisse solcher Werke, die nach dem Muster der von Oberschlesien nach Magdeburg verlegten Zinkraffinerie auf den Bezug westfälischer Steinkohle (oder auch mitteldeutscher Braunkohle) und ausländischer Rohstoffe unmittelbar am Wasser neu errichtet werden und dank den technischen Bedingungen ihrer Arbeitsvorgänge einen Umfang erhalten müssen, der über die inländischen Absatzaussichten hinausragt. Im wesentlichen werden jedoch ebenso diese neuen wie die altbestehenden Betriebe, sofern sie überhaupt sich für die Ausfuhr einsetzen lassen, dafür jene feineren Waren liefern müssen, die seit langem in der deutschen Gesamtausfuhr weitaus im Vordergrunde stehen und auch in der Gegenwart als Sonderergebnisse deutscher Arbeitsweise sich leichter als die überall in der Welt herstellbaren Massenstoffe im Ausland durchsetzen; und davon mögen die schweren Stücke, wie etwa Maschinen, bei günstiger Lage des herstellenden Werkes zu der Wasserstraße, deren Selbstfahrern wohl anvertraut werden. Ob aber eine so ausgeprägt auf Ausfuhr gestellte Gewerbegruppe, wie es die sächsisch-ostthüringische Textilindustrie in allen ihren Zweigen ist, von ihren weitab gelegenen Standorten her den Elster-Saale-Kanal benutzen wird, ist um so zweifelhafter, als die längere Transportdauer und die mit jeder Umladung nun einmal verbundene Qualitätsgefährdung bei Waren so hohen Wertes stark ins Gewicht fällt und der Eisenbahn einen beträchtlichen Vorsprung gibt.

Trotzdem erscheint es nicht ausgeschlossen, daß auch die Ausfuhr der feinen Fabrikate durch die neuen Wasserstraßen eine Erleichterung erfährt; und zwar mittelbar von der Einfuhrseite her. Sollte es nämlich gelingen, durch entsprechend gehaltene Handelsverträge den Verkehr Stettins und namentlich Lübecks mit den skandinavischen Staaten auf der Grundlage etwa der finnländischen und schwedischen, der lett- und estländischen Rohstofflieferungen stärker zu beleben — das Holz der baltischen Randgebiete, Schwedens Eisenerze wären in erster Reihe zu nennen —, so würde für eine Rückladung reichlich Schiffsraum zur Verfügung stehen und aller Wahrscheinlichkeit nach eine Frachtenlage sich ergeben, die den deutschen Fertigwaren die Bedienung der nordischen Märkte gegen den Wettbewerb der zum Meere günstiger gelegenen

Werke Englands und überhaupt Nordwesteuropas wohl erleichtern könnte. Das wäre aber besonders wertvoll, weil es sich hier großenteils um Abnehmerkreise handelt, deren Geschmack sich längst von der derben Massenware ab- und den schon mehr individualisierten Feinfabrikaten zugewandt hat. Eine dorthin gerichtete Ausfuhr würde also für die deutschen Industrien weder in ihrer maschinellen Apparatur noch in der Art, wie die menschlichen Arbeitskräfte durch alle Schichten hindurch beschäftigt zu werden pflegen, eine irgend schwierige oder kostspielige, die deutschen Produktivkräfte in ihrer Wirksamkeit mindernde Umstellung bedingen. Den Ersatz für die Länder Westeuropas und für Nordamerika, die sich unseren Fertigfabrikaten zunehmend verschlossen haben, könnten wir im Norden eher als in den anderen fremden Erdteilen und im südöstlichen Europa zu finden erwarten.

5. Mehr noch als die Binnenschiffahrt ist der Kraftwagenverkehr durch die unterschiedliche Art der Einfuhr- und der Ausfuhrgüter darin gehemmt, auch für die Außenwirtschaft Deutschlands seine volle Leistungsfähigkeit zu entfalten. Dies gilt namentlich für denjenigen Teil, der im Ferndienst den Vordergrund beherrscht: den Werksverkehr. Denn dieser wird in der Verbindung mit den Seehäfen ebenso wie mit den Landgrenzen überwiegend von solchen Firmen eingesetzt, die sich mit der Herstellung hochwertiger Fabrikate befassen und demgemäß in ihrer Ausfuhr auf pünktliches Erreichen der an feste Abfahrtzeiten gebundenen Liniendampfer, wie überhaupt ihrer Abnehmer entscheidendes Gewicht zu legen haben. Einen organischen, zwangsläufigen Zusammenhang mit einer Rückladung, die in demselben Unternehmen verwendet werden soll und zugleich für die Kraftwagenbeförderung sich eignet, stellt fast nur der sogen. Veredlungsverkehr her; denn hier kommen in aller Regel Güter, die schon weit vorgearbeitet sind, sowohl in der Richtung zum Auslande (passiver Veredlungsverkehr) als auch von dort her (aktiver Verkehr) zum Versand, und sie verändern vom Transportstandpunkt aus ihre Beschaffenheit überhaupt nicht, betonen vielmehr die Eigenschaft des hochwertigen und deshalb nicht an Massenbeförderung gebundenen Gutes nach der Veredlung noch stärker als vorher: der Lastkraftwagen nimmt also die veredelten Güter einer früheren Sendung „nach Hause" zurück, wenn er neue Güter zu gleicher Bearbeitung herbeigebracht hat. Es kann auch sein, daß ein Werk der Fertigfabrikation vom Ausland im freien Verkehr soweit höherwertige Halbfabrikate oder Maschinenteile bezieht, wie zur Füllung seiner Kraftwagen für den Rückweg erforderlich ist; schon dann pflegen aber die Sendungen der beiden Richtungen in ihren Gewichten nicht miteinander zu stimmen, und das Werk muß für seinen Güterbezug noch andere

Transportmittel in Anspruch nehmen oder beim Versand auf eine volle Ausnutzung der Lastfähigkeit verzichten. Vollends ergibt sich, wenn Rohstoffe die Rückladung bilden müssen, ein so großer Unterschied in den Mengen und in den Gewichten, daß es oft nicht einmal lohnt, einen verhältnismäßig so kleinen Teil der gekauften Stoffe mit den eigenen Kraftwagen zum Werke bringen zu lassen, daß man vielmehr den einheitlichen Transport mit einem werkfremden Beförderungsmittel vorteilhafter findet. Der Großhandel gar ist in Deutschland schon längst nach Warengruppen und nach der Einfuhr- oder Ausfuhrrichtung viel zu stark spezialisiert, als daß die einzelne Handelsfirma regelmäßig im eigenen Betriebe eine Rückladung finden könnte; was sollen der Kolonialwarenhändler, der sich von den Seehäfen her seine Güter heranfahren läßt, oder der Textilwarenhändler, der die (nicht von ihm hergestellten) Tuche oder Konfektionsartikel zur Ausfuhr bringt, dem eigenen Kraftwagen in der umgekehrten Richtung mitgeben? Sogar die Konzernbildung, obwohl vielleicht zwecks Herstellung solcher Ladungszusammenhänge hier und da vorgenommen, kann nichts wesentliches helfen; der Vorteil ist in aller Regel zu gering, als daß er die zumeist sehr starken Hemmungskräfte anderer Art zu überwinden vermöchte, und wird deshalb nur mitgenommen, wenn andere (aus ganz anderer Sphäre stammende) Gründe zum Auf- oder Ausbau eines Konzerns oder überhaupt eines Großgebildes führen.

Etwas freier steht der gewerbliche Kraftwagenbetrieb in den außenwirtschaftlichen Beziehungen, Er kann als Voll- oder auch (mit Hilfe der besonderen Spediteure) als Sammelladungen die verschiedensten Güter zu einer Rundfahrt zusammenfügen; und wenn es nicht im direkten Hin und Her geht, so lassen sich „drei- und mehreckige" Fahrten bilden, oft genug unter Einschiebung einer rein binnenwirtschaftlichen Leistung, bis schließlich der Wagen wieder an seinen Ausgangsplatz zurückkehrt und nun vielleicht eine ganz anders gerichtete Reise antritt. Auch dieser Betrieb kann sich jedoch naturgemäß nur im Rahmen derjenigen Möglichkeiten entfalten, die ihm einerseits das Gesamt der außenwirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands und andererseits seine eigene Sonderart lassen. Für die Beförderung jener Massenstoffe, die gemäß dem Neuen Plan hauptsächlich zur Einfuhr noch zugelassen werden, eignet er sich ebensowenig, wie er sich dem mengen- und gewichtsmäßigen Mißverhältnis zwischen solcher Einfuhr und der Ausfuhr nicht entziehen kann. Auch der gewerbliche Kraftwagen-Fernverkehr, soweit er am Außenwirtschaftsdienst sich beteiligt, findet daher die maßgebliche Unterlage seines Einsatzes in der Ausfuhr und muß entsprechend mit Mangel an Rückladung, mit Leerläufen rechnen oder aber nach den

Rückladungsgelegenheiten seine Ausfuhrbeteiligung einschränken. Die geringe Zahl von Lastkraftwagen, die nach den Feststellungen des Betriebsverbandes dem gewerblichen Fernverkehr überhaupt gewidmet sind, läßt darauf schließen, daß die Schwierigkeiten der Rückladung tatsächlich ihn noch stärker als den Werksverkehr in seiner Entfaltung hemmen.

6. So bleibt denn auch für die deutsche Außenwirtschaft schließlich die Eisenbahn als dasjenige Beförderungsmittel übrig, das dank ihrer gesetzlich auferlegten Transportpflicht überall und jederzeit zum Einsatz bereitstehen muß und wirklich bereitsteht. Auch sie kann das Mißverhältnis der Mengen und Gewichte nicht beseitigen, darf nicht einmal in ihren Wagengestellungen sich nach ihm richten; sie muß daher, wie im binnenwirtschaftlichen Dienst, so in der Besorgung der Ein- und Ausfuhr mit Leerfahrten in sehr großer Zahl und auf große Entfernungen als regelmäßiger und unvermeidlicher Erscheinung sich zurechtfinden. Ihr fällt dies aber auch in der Tat nach der Art ihres Betriebes und ihres ganzen Aufbaues wesentlich leichter als den beiden Wettbewerbern, der Binnenschiffahrt und dem Kraftwagen: die damit verbundenen Unkosten fallen bei ihr im Verhältnis zu dem Gesamt des erforderlichen Aufwandes nicht annähernd so stark ins Gewicht.

Dies gilt bereits in der Regel, allerdings nicht immer, für die einzelne Strecke und das kleine Netz geringen Verkehrs. Hier wird es zumeist möglich sein, ein paar leere Wagen einem Zuge anzuhängen, der im übrigen einer wirklichen Beförderungsleistung für Güter oder auch Personen dient und dessen Zugkraft noch nicht voll ausgenutzt ist; der aber doch im Interesse der Bahnunternehmung selbst gefahren werden muß, weil von der Dichtigkeit der Zugfolge die Benutzung der Bahn in sehr erheblichem Grade abzuhängen pflegt. Und kommt es dann zur Einfügung besonderer Leerzüge, so ist dies ein Zeichen entsprechend gesteigerten Gesamtverkehrs, und es wird möglich sein, mit einem einzigen Leerzuge die Wagen an den Ausgangspunkt zurückzubringen, zu deren beladener Beförderung mehrere Zugleistungen erforderlich waren. Der Zug und nicht der einzelne Wagen ist auf den Schienenwegen die wichtigste Betriebseinheit; wie denn auch allenthalben in der Welt die Betriebsstatistik auf die Erfassung der Zug- und der Lokomotivkilometer mehr als auf die Wagen- oder Achskilometer abgestellt ist. Sogar der Personalaufwand, der gesondert aus den Leerläufen erwächst, pflegt nur sehr gering zu sein, sobald die durchgehende Bremse ihn aus dem Verhältnis der Länge und des Gewichts des Zuges herauslöst. Und auch die Unterschiede der Güterarten spielen nur eine geringfügige Rolle; lassen sich doch die offenen und die gedeckten, sogar die etwelchen Sonderzwecken dienenden Wagen jederzeit jedem Zuge anhängen oder zu Leerzügen zusammenstellen.

Bedeutsamer noch und für die Bahnunternehmung vorteilhafter macht sich auch in diesem Zusammenhange die allgemeine Organisationstendenz geltend, von der die Eisenbahnen stärker als irgendein anderer Wirtschaftszweig beherrscht werden: die Tendenz zum allumfassenden Großbetrieb, deren letztes Ergebnis überall erst mit der monopolistischen Erfassung der durch Natur oder Staat zusammengehaltenen Großräume erreicht wird. Hier lassen sich dank der bunten Mannigfaltigkeit, die in der Gütergewinnung und Güterfertigung ebenso wie im Güterverbrauch für den Gesamtbereich zu bestehen pflegt, mit Hilfe drei- und vieleckiger Transportleitung Leerläufe in viel größerem Umfang vermeiden, als dies über kleinere Räume hin und vollends solchen Betrieben möglich ist, die durch die Natur ihrer Straße (wie die Binnenschiffahrt) an eng begrenzte Verkehrsmöglichkeiten gebunden oder aber durch die Natur ihres Beförderungsapparates (wie der Kraftwagenbetrieb) von jedem Gedanken eines Raummonopols freigehalten sind. Es hat nur eine Ausnützung solcher Möglichkeiten bedeutet, wenn schon die preußischen Staatsbahnen sich in Magdeburg eine Wagenverteilungsstelle geschaffen hatten, die für das ganze Netz den Ausgleich der örtlich jeweils vorhandenen und der erforderlichen Güterwagen bewerkstelligen sollte, und wenn schon im Jahre 1909 — also lange vor der Begründung der Deutschen Reichsbahn — über das ganze Reichsgebiet eine Güterwagengemeinschaft sämtlicher Vollbahnen gelegt worden ist. Sogar im überstaatlichen Verkehr spielt die Benutzung fremder Wagen, die sonst leer zurücklaufen müßten, eine solche Rolle, daß der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (jetzt: Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen) dafür eine besondere Abrechnungsstelle eingerichtet hat und darin alljährlich hohe Millionenbeträge gegeneinander ausgleicht.

Schon das Bestehen dieses Vereins, in dessen Mittelpunkt Deutschland steht und der auch jetzt wieder fast alle Eisenbahnen der benachbarten Staaten umfaßt, läßt ebenso wie das rasche Wiederaufleben des Internationalen Übereinkommens über den Güterverkehr (abgeschlossen 1890, wieder aufgenommen 1924 und durch ein Übereinkommen über den Personenverkehr ergänzt) mit unverkennbarer Deutlichkeit die große Bedeutung hervortreten, die gerade auch den Eisenbahnen des Landes der europäischen Mitte für die Bewältigung der außenwirtschaftlichen Beziehungen im reichsdeutschen Raume zugefallen ist. Und wenn auch alle Vereinbarungen solcher Art dem Wesen der Dinge nach fast ausschließlich auf die Überwindung der trockenen Grenzen abgestellt sind, so greifen doch die deutschen Bahnen auch in den Seeverkehr an einigen Stellen unmittelbar ein: es ist kennzeichnend, daß nach Schweden und Dänemark hin in regelmäßigem Fahrplan als Bestandteile des Eisenbahn-

betriebes Fährschiffe laufen, die hin und her die Güterwagen über die Ostsee tragen und damit den Gütern selbst die Umladung ersparen. Auch die großen Seehäfen, obwohl an der Mündung hochleistungsfähiger Ströme gelegen, können die Schienenwege — wie jeder Liegeplan mit seinen weitausgedehnten Bahnanlagen deutlich macht — als Zubringer und Abträger großer Gütermassen nicht entbehren; nicht einmal für dieselben Inlandsrichtungen, für welche ihr Strom zur Verfügung steht, und schon gar nicht zur Erreichung der dem Wasserwege verschlossenen und in Deutschland nun einmal weit überwiegenden Binnenlandschaften.

Bei aller Bedeutung also, die für die Einfuhr und die Ausfuhr dem Wasserstraßennetz, wenigstens für die Ausfuhr auch dem Kraftwagendienst beizumessen ist — das tragende Rückgrat der deutschen Wirtschaft sind wiederum die Eisenbahnen geworden und geblieben.

7. Eine besondere Stellung nimmt im überstaatlichen Wirtschaftsverkehr die Luftfahrt ein. Sie ist, wie schon dargelegt, dank der Abhängigkeit von den Landungsstellen auf jene großen Entfernungen eingestellt, bei denen die hohe Fahrgeschwindigkeit nicht durch das Starten und Landen und durch die Abgelegenheit der Flughäfen zu einer verhältnismäßig niedrigen Reisegeschwindigkeit von Stadtmittelpunkt zu Stadtmittelpunkt heruntergedrückt wird. Hierdurch ist sie in einem immerhin abgerundeten und engräumigen Gebiet wie Deutschland, innerhalb dessen sich so weite Wege nur vereinzelt finden lassen, für die Verbindung mit fremden Ländern mehr noch als für rein binnenländische Transporte geeignet; und sie wird auf diese Aufgabe hin um so stärker gerichtet, als die europäische Lage Deutschland zu einem ausgeprägten Durchgangsgebiet stempelt und demgemäß auch zahlreichen Linien, die ihre Ausgangs- und ihre Endpunkte in fremden Ländern haben, einen Zwischenhalt darbietet.

Daß diese Beförderungsgelegenheiten in erster Linie dem Briefverkehr zugute kommen, braucht nur kurz erwähnt zu werden; es ist bedeutsam genug, da (nach einem Wort Stephans) auf den Briefen sich alle Wirtschaftsbeziehungen aufbauen, wie auf den Muscheln die Koralleninseln. Auch der Personendienst macht aber in zunehmendem Maße von den Flugzeugen und Luftschiffen Gebrauch; stehen doch wirtschaftlich bestimmte Reisen ebenfalls häufig unter dem Gebot der Zeitausnutzung und damit höchst möglicher Schnelligkeit. Schließlich sind es nicht nur die schnell verderblichen Waren (wie frische Gemüse, Blumen), sondern auch andere dringend und plötzlich benötigte Güter (wie Maschinenersatzteile), die auf große Entfernungen im überstaatlichen Wirtschaftsverkehr dem schnellsten Beförderungsmittel zugeführt werden. Die von Deutschland geführten oder Deutschland berührenden

Luftlinien haben sich somit zu einem Wesensbestandteil des gesamten Transportapparates entwickelt; ergänzend und wettbewerbend stehen sie neben den Kraftwagen, der Seeschiffahrt und den Eisenbahnen.

8. Die außenwirtschaftliche Bedeutung der besonderen Nachrichtenmittel endlich ist dem deutschen Volke nach dem Weltkriege unvergeßlich ins Bewußtsein gehämmert worden. Denn wenn auch das Unterfangen, Deutschland aus dem Welttelegraphenverein (1868, noch vor dem Weltpostverein, gegründet) herauszuhalten, sich nicht hat durchführen lassen, — die überseeischen Kabel, die es mit Nord- und Südamerika und mit Westafrika verbanden, hat man ihm ebenso entrissen, wie das abgelegene Südsee-Kabelnetz ihm zusammen mit seinen dortigen Kolonien verlorengegangen ist. Und dieses Fehlen eigener Kabelverbindungen zur überseeischen Welt, das auch jetzt noch besteht, hat sich zu schwerem wirtschaftlichem Nachteil solange geltend gemacht, bis es — zunächst heimlich vor den Feinden — der Außenhandelsstelle des Auswärtigen Amtes gelang, den Funkdienst der Reichspost in den der Vereinigten Staaten von Amerika alltäglich für einige Minuten einzuschalten. Nun erst wurde es möglich, die auch für Deutschland besonders wichtigen Preisnotierungen der New-Yorker Baumwollbörse und der Metallbörse den Bremer und Hamburger Kaufleuten so zuzuleiten, daß sie in gleicher Weise wie ihre Liverpooler und Londoner Wettbewerber ihre Kaufentschlüsse zu fassen vermochten, mit etwaigen Kaufaufträgen nicht auf ein oft schon ganz verändertes Marktfeld stießen. Der wirtschaftliche Zwang, die in Berlin eintreffenden Berichte nicht nur schnellstens, sondern vor allem auch gleichzeitig den deutschen Interessenten zuzuleiten, hat dann bald die Anfänge des Rundfunks ausgelöst.

Solche Börsenmeldungen und überhaupt Nachrichten von allgemeiner wirtschaftlicher Wichtigkeit zu übermitteln, ist im überstaatlichen Verkehr stets die Hauptaufgabe der Kabel und Telegraphen, wie auch des Funkdienstes gewesen; durch die Zeitungen und den Rundfunk, durch Börsenanschläge und vor allem durch die Abonnementszettel des (früher Wolffschen, jetzt) Deutschen Nachrichtenbüros werden sie an die Interessenten weitergegeben. Dem Funkdienst tut es hierbei keinen Abbruch, daß das Meldungsgeheimnis nicht sicher gewahrt ist; der Inhalt ist ja für die Allgemeinheit bestimmt. Deutschland kann sich daher insoweit noch mit dem Zustand abfinden, daß es auch jetzt nur im europäischen Bereich, nicht aber nach Übersee hin über eigene Kabel verfügt. Diese Funkverbindungen sind auch für die Gegenwart wirtschaftlich wichtig geblieben; Deutschland will sich nicht mehr, als zur Erreichung politischer Unabhängigkeit erforderlich ist, auf wirtschaft-

liche Selbständigkeit stellen und muß deshalb über die Güter hinaus, deren Einfuhr unentbehrlich geblieben ist, das Ganze der wirtschaftlichen Vorgänge über die Welt hin beobachten können.

Auf den allgemeinen Nachrichten baut sich zu gutem Teil das privatwirtschaftliche Geschehen auf, das überwiegend die überstaatlichen Beziehungen zum Ausdruck bringt; und auch dieses ist an den telegraphischen Dienst entscheidend gebunden. Im Welthandel kommt es noch immer darauf an, mit raschestem Entschluß die Folgerungen aus dem allgemeinen Gange zu ziehen, sich draußen im Ausland niemanden im Kaufen oder Verkaufen zuvorkommen zu lassen. Mag dann ein Brief die Einzelheiten des Vertrages festlegen oder mag auch ein Briefwechsel die Einigung der Kaufparteien vorbereitet haben, — der Abschluß erfolgt in wohl den meisten Fällen auf telegraphischem Wege. Da hierfür der Geheimhaltung wegen der drahtgebundene dem drahtlosen Verkehr vorgezogen zu werden pflegt, so hat das Fehlen der eigenen Überseekabel trotz aller Funkverbindungen doch als eine empfindliche, Ausfüllung heischende Lücke zu gelten.

Im außenwirtschaftlichen Verkehr jedoch stehen alle diese Sondermittel des Nachrichtentransportes noch weniger als im binnenländischen Güteraustausch selbständig für die Herstellung und Abwicklung der Geschäftsbeziehungen zur Verfügung. Die notwendige Kürze des Telegramms, das Mißverstehen eines Ferngesprächs lassen vorher oder nachher, oft vorher und nachher, den Brief noch immer unentbehrlich erscheinen. Auch mit seinen Mitteilungen befindet sich folglich das überstaatliche Wirtschaften stets in Abhängigkeit von denjenigen Verkehrsträgern, die dem allgemeinen Beförderungsdienst gewidmet sind. Und in diesem wieder liegt das Schwergewicht, da die Gütergewinnung und der Güterverbrauch zum geringsten Teil in den Seehäfen und unmittelbar an den trockenen Grenzen sich abspielen, bei den Transportmitteln des Binnenlandes. Auf deren Gestaltung und Handhabung kommt es also auch in der Außenwirtschaft letztlich entscheidend an. Hier treffen sich die beiden Richtungen, in denen das Wirtschaftsleben auch des deutschen Volkes verläuft.

Für die binnenländischen Transportmittel gilt es, die neue Zielsetzung des deutschen Wirtschaftens, das neue Verhältnis zwischen Binnen- und Außenwirtschaft zur Geltung zu bringen.

IV. Die Frachtenfrage.

1. Mit Ausnahme jener seltenen Fälle, in denen das Moment der Schnelligkeit schlechthin ausschlaggebend die Wahl des Transportmittels bestimmt, lösen sich die technischen Unterschiedlichkeiten schließlich

alle in einen Kostenvergleich auf. Wie die verschiedenen Verkehrsträger — Binnenschiffahrt, Kraftwagen, Eisenbahn — in der Höhe der Frachten, die ihnen für die Beförderungsleistung zu entrichten sind, und namentlich auch in der Art, wie die Beförderungspreise zustande kommen, zueinander sich verhalten, das regelt entscheidend ihre gegenseitigen Beziehungen, ihr Miteinander- und ihr Gegeneinanderarbeiten. Und auch für die allgemeine, die volkswirtschaftliche Beurteilung ist nicht die technische Leistung an sich der letzte Maßstab, sondern die Höhe der Kosten, die solche Leistung dem Wirtschaftsgesamt auferlegt, und die Art, wie die Verteilung dieser Kosten ganz oder teilweise sich im Aufbau des Wirtschaftslebens auswirkt.

So ist es für die privatwirtschaftliche Entscheidung eine Kostenfrage, ob etwa der Zinsverlust und das größere Risiko einer Preisbewegung, die aus dem langsameren Gange der Binnenschiffahrt hervorgehen, gegenüber der Eisenbahn und dem Kraftwagen durch einen niedrigeren Frachtsatz ausgeglichen werden. Auch der geringere Grad von Berechenbarkeit der Transportzeit, der zu größerer Vorratshaltung den Empfänger zwingt, läßt sich in der Fracht zur Wirkung bringen. Sogar die Kosten der Umladungen und das mit diesen verbundene Risiko der Qualitätsgefährdung, die sich aus der räumlichen Begrenzung aller Schiffahrtswege ergeben, werden nur als Teile der Gesamtfracht gewertet, wie umgekehrt die weitgehende Haftpflicht als besondere Leistungserhöhung der Eisenbahn das Einheben etwas höherer Frachten ermöglicht. Und nicht anders liegt es bei den Vergleichen der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt mit dem Kraftwagen.

Die volkswirtschaftliche Betrachtung muß durch die privatwirtschaftliche Schicht hindurch die allgemeinen Zusammenhänge zu erfassen trachten. Für die Gesamtheit ist schon wichtiger als die Frage, wie sich für die Benutzer die Frachten stellen, was also aus der Transportleistung für die Be- und für die Verfrachter geldlich herauskommt, die umfassende und tiefergreifende Erwägung, mit welchen Selbstkosten — mögen sie vom Verfrachter oder auch vom Staate aufgewendet werden — die Bereithaltung der Straße und der Betriebsmittel sowie der Betrieb selbst die Leistungen möglich macht; muß doch immer die produktive Tätigkeit dem Verteilen ihres Ertrages vorangehen. Vor allem aber geht es bei den Transportmitteln in einem Wirtschaftsganzen, das auf Güteraustausch eingestellt ist, um die örtliche Verteilung der Produktivkraft im Gesamtraume, um die Standortbildung und um Standortverschiebungen, und damit um die Gestaltung der Daseinsunterlagen für das Ganze der staatlich zusammengefaßten Bevölkerung. Und diese Wirkung ist es, die von der neuen Zielsetzung, von der scharfen Be-

tonung des binnenwirtschaftlichen Austausches her in Deutschland auf die Frachtenfrage ein neues Licht fallen läßt.

2. In solcher Betrachtung rückt vollends die Eisenbahn in den Vordergrund. Mit engmaschigem Netz gleicher Spurweite über das ganze Reichsgebiet gelegt, in der Ausbreitung also den Wasserstraßen weit überlegen, und dank dem höheren Grade der Massenhaftigkeit für den Fernverkehr besser als der Kraftwagen geeignet, bestimmt der Schienenweg mit seiner Frachtengebarung zumeist schlechthin ausschlaggebend, überall mitmaßgeblich nach Art und Umfang die wirtschaftlichen Beziehungen, die sich von Landschaft zu Landschaft über die größten Entfernungen hinweg entfalten können und schon entfaltet haben.

Die Bedeutung dieses Machtverhältnisses tritt am klarsten darin zutage, daß es bis vor kurzem keinen Staat gegeben hat, der sich autoritär um die Frachtenbildung in der Binnenschiffahrt und im Landstraßenverkehr seines Gebiets gekümmert hat; daß es aber andererseits in allen Kulturstaaten schon seit Jahrzehnten als Selbstverständlichkeit gilt, die Eisenbahnen weitgehend einer Frachtenkontrolle staatlicher Stellen zu unterwerfen. Dieser Unterschied ist um so auffallender, als die Wasser- und die Landstraßen fast überall entweder von den Staaten selbst oder doch von öffentlich-rechtlichen Körperschaften abgeleiteter staatlicher Gewalt (Kommunalverbänden, Provinzen, Handelskammern), selten aber (wie in England) von privaten Unternehmungen hergerichtet und verwaltet worden sind, während die Schienenwege sich vielfach im Eigentum und Betrieb gerade solcher Privatgesellschaften befunden haben und befinden. Allenfalls das Schleppmonopol, das auf den Kanälen Nordfrankreichs für die Handelskammern je des durchzogenen Gebietes gilt, kann als eine Maßnahme angesprochen werden, die Gesamtfracht durch die autoritative Festsetzung des Schlepplohnes zu beeinflussen und dadurch auf einem so niedrigen Satz festzuhalten, daß auch die konkurrierenden Eisenbahnen sich eine entsprechende Mäßigung auferlegen müssen; hauptsächlich scheint aber auch dieses Monopol weniger einer Frachtenregelung als vielmehr der Durchführung eines störungsfreien Fahrbetriebes dienen zu sollen — kommen doch die engen, vielfach nur einschiffigen Kanäle betriebtechnisch der Zwangsläufigkeit des Schienenweges recht nahe, und ist für diesen doch von allem Anfang an die Notwendigkeit einer einheitlich-geschlossenen Verwaltung hervorgetreten. Selbst die Bestimmung der englischen Konzessionen, daß auf den Drehkreuzstraßen (Chausseen) die Befahrungsabgaben beim Überschreiten von 10 % Dividende herabgesetzt werden sollten, hat kaum jemals zum Einschreiten einer Behörde geführt; ist es doch allzu leicht, bei ent-

sprechend hohen Gewinnen diese den Aktionären in anderer Form als gerade der einer erhöhten Dividende zuzuführen. Sogar das „Chausseegeld", obwohl nur zur Deckung der Kosten der Straßenunterhaltung zumeist bestimmt und deshalb in der Regel ohne Bedeutung für die Straßenfrachten, ist in den meisten Staaten abgeschafft worden, als auch die befestigte Straße ihre Bedeutung als Durchgangsweg an die Eisenbahn abtreten mußte und landschaftlich-örtlich so allgemein benutzt wurde, daß man die Kosten lieber im allgemeinen Steuerwege und nicht mehr durch besondere Stellen einhob. Erst das Hochkommen des Kraftwagens — genauer: die starke Konkurrenz, die er der Eisenbahn bereitet — hat überall in der Welt den Ruf nach einer ähnlich autoritativen Regelung, wie sie den Eisenbahnen auferlegt ist, laut werden lassen. Der Binnenschiffahrt gegenüber ist es dagegen zumeist — auch in Deutschland bis zu den Kämpfen um den Mittellandkanal — still geblieben; von ihr fürchtete man dank der räumlichen Begrenztheit ihres Werbens weder einen schwerwiegenden Wettbewerb gegen die Schienenwege, noch in Landwirtschaft oder Industrie Standortsverschiebungen.

Dem steht gegenüber, daß schon das preußische Eisenbahngesetz von 1838 für die staatliche Aufsichtsbehörde ein Eingreifen in die Frachtengestaltung möglich macht, und daß das erste allgemeine Eisenbahngesetz Englands (1844) gar auf jeder Strecke in beiden Richtungen das Fahren je eines Zuges (der gesetzlichen Vorschrift wegen parliamentary train genannt) mit festgesetzten Höchstpreisen fordert. Zu wirklicher Beeinflussung der gesamten Frachtgebarung ist es allerdings erst später gekommen: in Deutschland durch die große Verstaatlichungsaktion der Jahre 1875/85, in England durch das Gesetz von 1888, in den Vereinigten Staaten von Amerika für den übereinzelstaatlichen Verkehr durch das Gesetz von 1887, und was an Beispielen mehr angeführt werden könnte. Die Verstaatlichung hat naturgemäß am weitesten geführt: es wurde Aufgabe der staatlichen Verwaltung, die Frachtsätze unmittelbar festzusetzen. Aber auch dort, wo man es beim privaten Eigentum und dem privaten Betrieb belassen hat, sind schon damals diejenigen beiden Grundsätze festgesetzt worden, die seitdem — im Gegensatz zu den anderen Transportmitteln — das ganze Frachtengebäude der Eisenbahn in aller Welt tragen: die Frachten sind für alle Güter und Entfernungen in die Form von Tarifen zu bringen und so zu veröffentlichen, und sie haben allen Benutzern der Bahn gegenüber zu gleichen Bedingungen zu gelten. Später sind die Privatbahnstaaten zumeist noch weitergegangen: England z. B. hat 1920 ein besonderes Eisenbahn-Tarifgericht (nicht eine Verwaltungsbehörde) eingesetzt, das jede Tarifposition auf die Klage eines Interessenten hin auf seine „Angemessenheit" hin prüfen kann,

an dessen Zustimmung aber auch jede Änderung eines Tarifsatzes gebunden ist; in den Vereinigten Staaten von Amerika hat das Bundesverkehrsamt, dessen Befugnisse schon vor dem Weltkriege erheblich ausgeweitet worden waren, jetzt dieselbe Aufgabe zugewiesen erhalten. Auch hier sind die Staatsgewalten also dicht an das Recht der Tarif-Initiative herangekommen. Und schließlich ist auch darauf hinzuweisen, daß seit den neunziger Jahren alle Handelsverträge eine Vereinbarung zu enthalten pflegen, welche den Gütern der beiden Parteien je auf den Bahnen des andern Partners die Gleichbehandlung mit dessen eigenen Gütern sichern sollen.

Über jene allgemeinsten Grundsätze hinaus (Veröffentlichung der Frachttarife und gleiche Behandlung aller Frachtinteressenten) haben in Deutschland die einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen alsbald nach den ersten Verstaatlichungen der Privatbahnen ihre Tarifmacht dazu benutzt, zunächst einmal in das wirre Durcheinander der einzelbahnlichen Frachtsätze eine formale Ordnung hineinzubringen: 1877 ist (unter formeller Führung des Reichseisenbahnamts) ein Tarifschema aufgestellt worden, das die unendliche Fülle der Güter einheitlich klassifiziert hat und so die Befrachter wenigstens, wenn sie mehrere Bahnsysteme in Anspruch nehmen müssen, die hierbei zu entrichtenden Frachtsätze übersichtlich an derselben Stelle finden läßt. Schon dies hat die Überwindung großer Entfernungen innerhalb Deutschlands und damit das Zusammenführen entlegener Landschaften nicht unwesentlich erleichtert. Wichtiger noch wurde, daß die Einzelstaaten zuerst je für ihre eigenen Bahnen und dann auch untereinander in dieses Schema materielle Einheitlichkeit einfügten: Anfang der neunziger Jahre gelten über das ganze Reichsgebiet hin, wenngleich nicht für das ganze Tarifwesen, so doch für die sog. Normaltarife die gleichen tonnenkilometrischen Sätze. Ein gewaltiger Fortschritt, der nicht weniger bedeutet hat und noch heute bedeutet, als daß die weniger entwickelten Teilgebiete, in denen die stehenden Anlagen der Bahnen in verhältnismäßig geringem Maße nur ausgenutzt werden können und den einzelnen Transport daher mit hohen Kosten belasten, trotzdem nur dieselben Frachten je Gewicht und Entfernung zu entrichten haben wie die Landschaften dichtesten Verkehrs und stärkster Bahnausnutzung. Konkret ausgedrückt: die ausgeprägt landwirtschaftlichen Bezirke des deutschen Ostens und Südens sind durch diese Maßnahme näher an das übrige Deutschland herangerückt worden, als es unter landschaftlich getrennten Eisenbahnverwaltungen möglich gewesen wäre.

Die preußische Staatsbahnleitung wäre gern noch einen Schritt weitergegangen. Der langgestreckten Form ihres Staates, die nach Elsaß-

Lothringen hin für die Eisenbahnen noch eine Verlängerung erhalten hatte, würde eine starke Staffelung der Tarife — d. h. eine mit den Entfernungen fortschreitende Herabsetzung der Kilometersätze — besser als die absolute Gleichstellung aller Entfernungen entsprochen haben. Man war sich darüber klar, daß eine derartige Verbilligung der langen Wege den Güteraustausch innerhalb Deutschlands noch wesentlich hätte steigern können, und man versprach sich mit Recht von der hieraus folgenden Hebung der Bahnausnutzung auch einen großen finanziellen Erfolg. Gerade diesen Ersatz konnten jedoch die Eisenbahnverwaltungen der andern Bundesstaaten nicht wohl erwarten; ihre Netze waren zu wenig ausgedehnt, als daß auf ihnen schon die Staffelung in irgend beträchtlichem Umfang in eine Verkehrszunahme sich hätte auswirken können, und so blieb nur die Furcht, daß von Preußen her der Wettbewerb in Landwirtschaft und Industrie erstarken könnte. Solchem Widerspruch mußte auch die preußische Staatsbahn nachgeben, wenn sie nicht das ganze Werk der Tarifeinigung gefährden wollte.

Das Mittel, die örtlichen Beziehungen auszubauen, war in den Ausnahmetarifen gegeben. Für deren Aufstellung hatten die Bahnen ihre Selbständigkeit behalten, waren sie nur an die Pflichten der Veröffentlichung und der Gleichhaltung aller Befrachter gebunden. Hier konnten daher die Sonderverhältnisse einzelner Landschaften ebenso wie einzelner Wirtschaftszweige weitestgehend berücksichtigt werden, um ihnen den Bereich der Rohstoffbezüge und namentlich auch der Absatzgelegenheiten auszuweiten. Die Abstellung auf bestimmte Örtlichkeiten, wie etwa die deutschen Stätten der Gütergewinnung oder die deutschen Seehäfen oder die deutschen Verarbeitungsstätten, gab auch die Möglichkeit, die ausländischen Güter ohne Verletzung der Handelsverträge auf die höheren Normaltarife zu verweisen und so eine ausgeprägt binnenländische Transportpolitik zu treiben. Als besonders markante Beispiele seien der Ausnahmetarif, nach dem die Eisenerze des Siegerlandes nach Oberschlesien gingen, und die Gruppe der Seehafen-Ausnahmetarife angeführt, die ebenso gewissen Zweigen der Einfuhr wie auch der Ausfuhr dienten; zu ihnen gehörten auch die kombinierten Eisenbahn-See-Tarife, die dem Verkehr zwischen dem inneren Deutschland und Ostafrika einerseits, den Häfen der Levante andererseits eine feste Berechnung der Gesamtfracht ermöglicht und dem deutschen Fabrikatenexport wichtige Unterstützung gegeben haben. Alles in allem waren es schließlich — ohne Einrechnung des sog. Rohstofftarifs, der nur seiner Form nach einen Ausnahmetarif darstellte — am Ende der Friedenszeit 60 % der überhaupt beförderten Gütermengen, die auf den preußisch-hessischen Bahnen nicht mehr nach den Normaltarifen abgefertigt wurden. Es war eine der emp-

findlichsten Belastungen Deutschlands, daß im Versailler Diktat für fünf Jahre den Gütern der feindlichen Länder die Gleichbehandlung mit deutschen Gütern nicht nur je Strecke, sondern der Genuß des irgendwo auf deutschen Bahnen geltenden billigsten Tarifs vorbehalten war; eine Bestimmung, die zur Aufhebung sämtlicher Ausnahmetarife gezwungen hat.

Die Nachkriegszeit, die Zusammenfassung der deutschen Schienenwege in der Reichsbahn hat dann endlich die Handhabe geboten, auch die Normaltarife noch über ihre räumlich gleichmäßige Geltung hinaus auf den binnenländischen Güteraustausch auszurichten. Es war eine der ersten und wichtigsten Handlungen der neuen Verwaltung, daß sie bei der Neuordnung der ganzen Frachtengebarung, die nach dem Weltkriege dank der Erschütterung aller wirtschaftlichen Verhältnisse notwendig geworden war, den Grundsatz der Entfernungsstaffelung zur Herrschaft gebracht hat: seit dem 1. Dezember 1920 sinken im Bereich der Normaltarife die Kilometersätze mit den Entfernungen. Zur Berücksichtigung besonderer Wirtschaftsbedürfnisse sind dann auch wieder Ausnahmetarife eingeführt worden, sobald Deutschland nach Ablauf jener fünf Sperrjahre wieder Herr seiner Eisenbahn (wie auch seiner Handelstarifpolitik) geworden war. Mit Ausnahmetarifen fügt sich die Reichsbahn auch dem zweiten Vierjahresplan und der Ernährungsschlacht ein, wie diese die höchstmögliche Entfaltung der deutschen Produktivkräfte und damit die stärkste Betonung des binnenwirtschaftlichen Güteraustausches zum Inhalt haben. Immer aber, ob Normal- oder Ausnahmetarif, gilt als schlechthin herrschendes Gesetz die Vorschrift, daß kein Beförderungsakt von der Reichsbahn vorgenommen werden darf, dessen Preis nicht aus einem vorher veröffentlichten Tarif für jedermann ersichtlich und berechenbar gemacht worden ist. Und die weitere Vorschrift, daß jeder Tarif, wenn die mitveröffentlichten Bedingungen erfüllt sind, ohne Unterschied der Personen oder Unternehmungen angewendet werden muß, was zugleich der Reichsbahn wieder die Beförderungspflicht für jede Sendung auferlegt, die nicht ausdrücklich und allgemein von der Benutzung des Schienenweges ausgeschlossen ist.

3. Die Unterlagen, welche die Tarifgestaltung der Reichsbahn durch die wirtschaftliche Zusammenführung aller Landschaften des Reiches ebenso wie als sichere Berechnungsunterlage aller Einzelunternehmungen dem deutschen Wirtschaftsleben stellt, müssen als Maßstab und Forderung auch die Wertung bestimmen, die den beiden andern Transportmitteln, der Binnenschiffahrt und dem Kraftwagenverkehr, zuteil wird. Gewiß nicht in dem absoluten Sinne, daß nun von diesen dieselbe Leistung verlangt wird; das würde die Verschiedenartigkeit der technischen Bedingungen außer acht lassen, Ungleiches also in

gleiche Betrachtung rücken. Wohl aber ist die Bedeutung jener Unterlagen für den Aufbau und für den Verlauf der deutschen Volkswirtschaft so groß, daß die andern Techniken des Transportes sich mit ihrer Frachtenbildung in sie einzufügen haben, sie in ihrer Wirksamkeit nicht stören dürfen.

Nach ihrer Natur und nach der Gesetzeslage werden die Frachten auf den Wasser- und den Landstraßen von andern Grunderscheinungen bestimmt wie auf den Schienenwegen. Während sich hier dank der Zwangsläufigkeit des schienengebundenen Betriebs alsbald die Notwendigkeit des festen Fahrplans und damit das „Monopol auf der Schiene" ergeben hat, ist es bei den beiden andern Transportmitteln, die mit den mannigfachen Ausweich- und Überholungsmöglichkeiten auf der freien Strecke rechnen dürfen, beim Wettbewerb mannigfacher Unternehmungen verblieben. Der gewaltigen Größe des stehenden Kapitals, die in allererster Linie von den Beschaffungskosten des Weges und der Bahnhofsanlagen herrührt und die einzelnen Eisenbahnunternehmungen zur Monopolisierung ganzer Landschaften geradezu gezwungen hat, steht bei den Binnenschiffahrts- und den Kraftwagenbetrieben ein Anlagekapital von vergleichsweise geringem Ausmaß gegenüber; ist es doch bei ihnen der Staat oder sonst eine öffentlich-rechtliche Körperschaft, die ihnen den Weg gebaut hat und noch baut, ihnen also lediglich die Beschaffung der Fahrzeuge von vornherein überläßt und auch mit dem etwaigen Anspruch auf Benutzungsabgaben sich nur an das Betriebskapital hält, eine mit jedem Beförderungsakt zu dem Unternehmer zurückfließende Ausgabe also verursacht. Es fehlt auch für die Durchsetzung einer Monopoltendenz jene Unterlage, die im Schienenverkehr wiederum die Fahrplanmäßigkeit und die damit gegebene Übersehbarkeit des ganzen Betriebes für den Aufbau eines weit ausgreifenden, die verschiedensten Einzelräume umfassenden Unternehmens darbieten. Nicht einmal auf den Kanälen, die mit ihren geringen Breiten für einen freien Streckenverkehr nur geringe Möglichkeiten enthalten, ist es bisher auf privatwirtschaftlicher Unterlage zur Herausbildung monopolistischer Betriebe gekommen.

Solchem Gegensatz entspricht es, daß es für die Binnenschiffahrt und die Kraftwagenbetriebe weder eine Haftungsverpflichtung, die sich von den allgemein geltenden Rechtsbestimmungen in ähnlicher Weise wie die der Eisenbahnen abhebt, noch die Verpflichtung zur Einhaltung eines zu veröffentlichenden Fahrplans gibt. Es fehlt vor allem die volkswirtschaftlich so wichtige Beförderungspflicht und mit ihr bis in die jüngste Zeit die Verpflichtung, die Frachten in einem veröffentlichten Frachtentarif verbindlich zusammenzustellen. Und wenn jetzt dem gewerblichen Lastkraftwagen-Fernverkehr mit Rücksicht auf die Eisenbahn die Inne-

haltung des Reichsbahntarifs gesetzlich auferlegt ist, so ist dies eine Besonderheit, die schon für den Nahverkehr nicht gilt und auf die Binnenschiffahrt nicht ausgedehnt worden ist; eine Beförderungspflicht ist auch für den Kraftwagen-Fernverkehr nicht mit der Tarifpflicht verbunden worden. Auch für diesen ist es also dabei verblieben, daß er sich ebenso die Strecken, die er bedienen will, wie die Güter, die er zur Beförderung annimmt, nach seinem privatwirtschaftlichen Vorteil aussuchen kann. Dem Wettbewerb der Kraftwagenunternehmen untereinander und dem zwischen Eisenbahn und Kraftwagen ist also zwar die äußerste Spitze abgebrochen worden; völlig beseitigt ist er nicht, und Kraftwagen und Eisenbahn sind auch nicht völlig gleichgeschaltet worden.

Auf den Kanälen greift allerdings das Reich in die Frachtenbildung ein wenig ein durch die Befahrungsabgaben und dort, wo es das Schleppmonopol ausübt, durch den Schlepplohn. Wie es aber schon auf den Flüssen und Strömen, obwohl sie doch erst durch die staatlichen Regulierungsarbeiten zu ihrer Leistungsfähigkeit als Beförderungsmittel erhoben worden sind, auf jedes Entgelt für diese Aufwendungen verzichtet, so hält es auch auf den künstlichen Wasserstraßen (im engeren Sinne dieses Wortes) die Abgaben so niedrig, daß knapp die laufenden Ausgaben der Verwaltung und Erhaltung gedeckt werden, für die Verzinsung des Anlagekapitals und für die Erneuerung jedenfalls nichts übrig bleibt; und dieses Verhältnis wird durch die Schleppvergütung nicht verändert, da sie nur die Selbstkosten deckt, keinen Überschuß abwirft. So haben auch hier die Frachten keineswegs zu den wirklichen Selbstkosten des Verkehrs eine maßgebliche Beziehung. Noch weniger ist dies bei den sog. natürlichen Wasserstraßen der Fall. Und es gilt auch nicht für die Landstraßen, da die Automobilsteuer und der Benzinzoll nicht so viel aufbringen, wie dem Gemeinwesen an Ausgaben aus der Unterhaltung der Straßen und aus der Verzinsung des in ihnen steckenden Kapitals erwachsen; gegenüber den Wasserstraßen jedoch mit dem gewichtigen Unterschied, daß die Landstraßen über ganz Deutschland verbreitet sind und allgemein benutzt werden, während jene eine verhältnismäßig seltene Gabe darstellen und den schon von der Natur bevorzugten Landschaften auch noch von Staats wegen einen Vorsprung verleihen. Alles steht in scharfem Gegensatz zu der Reichsbahn; denn wenn diese auch das ursprüngliche Anlagekapital ihrer Schienenwege dank der Inflation nicht mehr zu verzinsen braucht — die 13 Milliarden Reichsmark gewöhnlicher Aktien der früheren Reichsbahngesellschaft waren als reine Stimmrechtsträger gedacht —, so hat sie doch nach diesem Kapital ihre Erneuerung zu bemessen und die Neuanlagen

auch kapitalgemäß zu verzinsen, und außerdem liegen auf ihr dem Reiche gegenüber wuchtige Sonderlasten aus der Demobilmachungszeit und eine feste Abgabeverpflichtung, die zusammen fast so hoch wie der Zinsbetrag für die frühere Reparationsobligation von 11 Milliarden sind.

Auf solchen Grundlagen hat der Verkehr der Wasser- und der Landstraßen im freien Wettbewerb, wie er bis vor kurzem geherrscht hat, eine Frachtenbildung vollzogen, die von der zeitlichen Übersehbarkeit ebensoweit entfernt war wie von der gleichmäßigen Behandlung aller Befrachter. Auf den Flüssen ist denn doch, trotz aller Regulierungsarbeiten, das entscheidende Element der Wasserführung aus den natürlichen Zusammenhängen nicht ganz herausgelöst worden, und so folgen sich sogar auf dem Rhein, vollends auf Elbe und Oder, noch immer Niedrigwasser und Hochwasser in dem der Natur entsprechenden unregelmäßigen Wechsel aufeinander, was in dem Angebot an Schiffsraum und in seinem Verhältnis zur Nachfrage sich notwendig mit gleicher Unregelmäßigkeit und Unberechenbarkeit auswirkt. Dies greift dann auch in die Kanäle hinein, da auf ihnen der abgeschlossene Eigenverkehr zumeist an Bedeutung hinter den Anschlußleistungen zurücksteht; mit Ausnahme nur des Dortmund-Ems-Kanals, der vom Rhein her nur wenig berührt wird. Auf den Landstraßen ist es nicht so sehr die Natur, die etwa mit Glatteis die Benutzung gelegentlich einschränkt, als vielmehr der Zufall des einmal stärkeren und dann wieder schwächeren Zusammentreffens von Wagenangebot und Wagennachfrage, was die Frachten schwanken läßt. Daher hatten auch die Frachttarife, wie sie von den großen Transportunternehmungen und Speditionsfirmen wohl aufgestellt worden sind, naturgemäß nicht die Bedeutung einer gleichmäßig für längere Zeiten geltenden Skala, wie es für die Eisenbahnen längst als selbstverständlich gilt; sie geben lediglich Richtlinien ab, nach denen von Fall zu Fall in Einzelverhandlungen zwischen Ver- und Befrachter der Transportpreis vereinbart wurde.

Hiermit ist zugleich gegeben, daß die Frachten nicht gleichmäßig für alle Befrachter gegolten haben. Selbst die Schifferbörsen, die eine Zusammenfassung des jeweiligen Angebots angestrebt haben, sind bis zu solchem Erfolge nicht durchgedrungen. Die Mengen vor allem, für die jeweils von dem einzelnen Befrachter Schiffs- oder Wagenraum gesucht wurde, machten sich in aller Regel sehr nachhaltig für eine Differenzierung der zu bewilligenden Beförderungspreise geltend. Es spielte aber auch, wie es dem freien Marktverkehr entspricht, eine wichtige Rolle der Grad an Geschicklichkeit, mit dem im Einzelfall die Gesamtlage ausgedeutet und ausgenutzt wurde. Nicht zuletzt hat die Frachtenunter-

lage für die verschiedenen Befrachter dadurch ein sehr unterschiedliches Gewicht erhalten, daß die großen Industrieunternehmungen, wie etwa am Rhein die Kohlenzechen und die Eisenhütten, ihre wuchtigsten Transporte durch eigene Schiffe ausführen lassen und dadurch dem Preisgefüge und seinen Schwankungen völlig entziehen können, wie im Kraftwagenferndienst der sog. Werksverkehr sogar an führender Stelle steht. Auch dies ist eine wuchtige Abweichung von den Regeln des Eisenbahntransportes, die nur in einigen wenigen Ausnahmetarifen eine volle Zuglast erheblich günstiger als die Wagenladung tarifieren und diese Wagenladung (15 t) niedrig genug angesetzt haben, daß auch kleinere Unternehmungen sie als Befrachter ausnutzen können; hier wird zugunsten des Kleinen der technische Unterschied wirksam, daß für die Eisenbahn als Volladung bereits eine Gütermenge gelten kann und muß, die in der Binnenschiffahrt — nicht im Landstraßenverkehr — noch als Stückgut zu behandeln ist.

Die räumliche Zusammenfassung der verschiedenen Landschaften endlich hat bisher auf den Wasser- und den Landstraßen ebenfalls ein anderes Gefüge als auf den Schienenwegen gezeigt. In der Binnenschiffahrt ist sie wiederum entscheidend von der Natur abhängig; und wenngleich der Einflußbereich so hoch leistungsfähiger Ströme wie des Rheins und der Elbe tief nach Süden sich erstreckt, — von einer gleichmäßigen Erfassung des gesamten Reichsgebietes ist ebensowenig wie überhaupt von einer starken Breitenwirkung zu sprechen. Im so beschränkten Rahmen jedoch haben die Wasserstraßen, zumal sie auf große Entfernungen leichter den Wettbewerb mit der Eisenbahn durchhalten können, auch mit ihrer Frachtengebarung die Teilgebiete näher aneinander gerückt, als dies jemals in der Vergangenheit möglich war: die Beförderung der täglichen Notwendigkeiten hat auch auf ihnen den Luxusverkehr tief in den Schatten gestellt und etwa zwischen den Landschaften des Oberlaufs und denen des Unterlaufs Zusammenhänge geschaffen, die beiderseits als Wesensbestandteile jedes örtlichen Wirtschaftslebens empfunden wurden und so den einzelnen Bezirk aus seiner wirtschaftlichen Isolierung herausgehoben haben. Im Kraftwagenverkehr hat die Beweglichkeit allem Anschein nach mehr in die Breite als in die Tiefe gewirkt: einer Frachtenbemessung, die auf große Entfernungen berechnet ist, steht die geringe Lastfähigkeit so stark hemmend entgegen, daß die Benutzung der Landstraße anstatt der Eisenbahn nicht mehr von einem Vergleich der Transportkosten, sondern von den besonderen Bedürfnissen abhängt, die im Einzelfall ein weitgesteckter Transport befriedigen soll; immerhin macht sich nicht nur im Nahverkehr, sondern auf mittlere Entfernung (etwa bis 200 und auch 300 km) auch im Fernverkehr der ge-

werblich betriebene Kraftwagen (nach den Feststellungen des Betriebsverbandes) als ein durchaus selbständiges Transportmittel stark geltend, das mit seinen Frachten den Austausch der Lebensnotwendigkeiten kostenmäßig beeinflußt.

Wie nun aber die mittleren Entfernungen auch für die Eisenbahnen hauptsächlich den Radius bestimmen, in dem sie sich über den Nahverkehr hinaus betätigen, und wie hier durch den Kraftwagen ihr früheres Transportmonopol durchbrochen worden ist, so läßt die Fertigstellung des Mittellandkanals und seiner Ergänzungen für die deutschen Wasserstraßen eine beträchtliche Ausweitung ihres Wirkungsbereiches erwarten; von den Flüssen aus gesehen, in die Breite und damit in diejenige Dimension, die sich dem Einfluß der Binnenschiffahrt bisher nur in geringem Maße geöffnet hat. Das bedeutet ebenfalls eine beträchtliche Einengung des Raumes, in dem sich die Reichsbahn ohne Wettbewerber bewegen könnte. Und nimmt man hinzu, daß der Kraftwagen mit seiner Betonung des Nahverkehrs und der mittleren Entfernungen als Güterzubringer und Güterabträger den Wasserstraßen wesentlich größere Dienste leisten kann als den Schienenwegen, die selbst dicht an die Stätten des Transportbedarfs herankommen, so ergibt sich eine Tiefen- und Breitenwirkung von so erheblichem Ausmaß, daß nicht mehr nur von einer Verschiebung vereinzelter Verkehrsbeziehungen zu sprechen ist, daß vielmehr das ganze Frachtensystem auf eine neue Grundlage gestellt erscheint.

So drängt die Frage zur Entscheidung: Können die Frachtsysteme strengen Tarifzwanges und freien Wettbewerbs nebeneinander bestehen, ohne daß die Transportleistungen an volkswirtschaftlichem Wert verlieren? Und wenn diese Frage verneint werden muß: soll und kann der freie Wettbewerb, wie er in der Binnenschiffahrt und im Kraftwagenverkehr möglich ist, auch für die Reichsbahn gelten? oder soll und kann das Tarifsystem der Reichsbahn den beiden anderen Transportmitteln, wenn nicht in den Einzelheiten, so doch dem Grundsatz nach vom Staate aufgedrückt werden?

V. Die Schlußfolgerungen

1. Erst die Eisenbahnen haben mit der Regelmäßigkeit und Berechenbarkeit ihrer Beförderungsleistungen das Innere der Erdteile so erschlossen, daß von Landschaft zu Landschaft über die nachbarlichen Beziehungen hinaus große Mengen lebensnotwendiger Güter in dauerndem Hin und Her gegeneinander ausgetauscht werden und daß die Bevölkerungsmassen sich auf ein regelmäßiges Kaufen fremder Waren und ein ebenso regelmäßiges Verkaufen an die Fremde als

eine alltägliche Erscheinung einrichten können. Hierdurch ist es möglich geworden, die Produktivkräfte aller Art in der einzelnen Landschaft über den örtlichen Verbrauch hinaus zu steigern und umgekehrt diesen Verbrauch von den örtlich gewonnenen Gütern abzulösen. Die ganze Daseinsführung ist an Transportvorgänge angeschlossen worden — mögen diese auf geringeren, nur gerade die Nachbarschaft überschreitenden oder aber auf großen Entfernungen sich abspielen.

Dies war und ist allenthalben und zu jeder Zeit etwas Neues gegenüber aller Vergangenheit, in der sich ein Güteraustauschen zwar an den Meeresküsten und längs der Wasserwege schon entwickelt, aber den Charakter der Luxuserscheinung nicht abgestreift und das Ganze des Wirtschaftslebens so leicht nicht maßgeblich bestimmt hat. Jetzt wird es für die Bevölkerungsmassen von entscheidender Bedeutung, zu welchen Bedingungen die Transporte lebensnotwendiger Güter ausgeführt werden. Und man spürt bald, daß eine unterschiedliche Behandlung der einzelnen Menschen wie auch der einzelnen Landschaften zugleich nach Art und Tempo auch den Gang der wirtschaftlichen Entwicklung — hier fördernd, dort hemmend — durchgreifend beeinflußt. Man sieht, daß solche Produktions- und Handelsbetriebe, die sich mit den Eisenbahnunternehmungen eng verbunden haben, rascher in die Höhe kommen und höhere Gewinne abwerfen als jene anderen, meist kleineren Betriebe, denen ein solcher Zusammenschluß nicht gelungen ist; und man weiß oder vermutet, daß es Frachtenvergünstigungen seien, aus denen sich ein derartiger Vorsprung ableite. Ganze Landschaften fühlen sich benachteiligt nicht nur, wenn sie noch ohne Schienenwege bleiben, während in der Nachbarschaft schon die neue Technik der Beförderung sich auswirkt; ebenso vielmehr, wenn ihnen höhere Frachten abgenommen werden, als allein einem etwaigen Entfernungsunterschied zu den Absatz- oder Bezugsstätten entspräche. Man merkt auch sehr bald, daß der Eisenbahn dank ihrer Technik und ihrer Bodenabhängigkeit eine starke Monopoltendenz innewohnt, und daß diese sich dank den Eigentümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes auch durchzusetzen pflegt.

So kommt es allenthalben, sobald nur erst der Ruf nach dem Bau von Schienenwegen abklingen kann, aus der Bevölkerung heraus zu der Forderung an die Staatsgewalten, sich nicht nur allgemein um die Eisenbahnen ihres Landes und deren Betrieb zu kümmern, sondern in Sonderheit für ein erkennbares und gleichmäßig angewendetes Frachtensystem zu sorgen. Sogar in einem Staatswesen, das aller Einmischung staatlicher Gewalten in das Wirtschaftsleben so ablehnend gegenübersteht und vollends die Behörden des Gesamtstaates so entschieden ablehnt wie die Vereinigten Staaten von Amerika, wird jenes Bundesgesetz von 1887

erlassen, das für den über-einzelstaatlichen Eisenbahnverkehr die Veröffentlichung der Frachtentarife befiehlt und jede heimliche Vergünstigung verbietet, ja eine besondere neue Bundesbehörde zur Durchführung des Gesetzes einrichtet. In den Staaten strafferer Staatstradition wird die Verstaatlichung der Bahnen dem gleichen Ziele dienstbar gemacht. Wie so leicht niemand mehr irgendwo in der Welt auf den Gedanken verfällt, mit den Schalterbeamten oder auch hinter den Kulissen über den Fahrpreis einer Reise zu feilschen, so gilt allgemein für den Güterverkehr die Veröffentlichung der Frachtsätze und ihre Innehaltung als eine Selbstverständlichkeit, die trotz gelegentlicher Durchbrechungen zugleich als Notwendigkeit empfunden wird.

2. Merkwürdig ist dagegen die Zwiespältigkeit, in der sich die Beurteilung der Monopoltendenzen bewegt hat. Zunächst sahen darin die Bevölkerung und die Staatsgewalten nichts anderes als die Gefahr, daß sich mit den großen Eisenbahnunternehmungen „Staaten im Staate" bilden und Einkommensverschiedenheiten ungesunden Ausmaßes herausstellen würden. Man versuchte also, die Verkoppelungen mehrerer Gesellschaften zu verhindern und dadurch die einzelne verhältnismäßig klein zu halten, wie auch den Wettbewerb der Wasserstraßen zu beleben.

Diese Stimmung beherrscht auch noch das nordamerikanische Gesetz von 1887, das ausdrücklich jede Einschränkung des Wettbewerbs und deshalb jede Vereinigung verbietet und unter Strafe stellt. Dabei hatte gerade die große Untersuchung, die zu Anfang der 80er Jahre der Staat New York über die Eisenbahnverhältnisse seines Gebietes veranstaltet hat, mit unmißverständlicher Deutlichkeit aufgezeigt, daß die Aufrechterhaltung des Eisenbahnwettbewerbs keineswegs in Gestalt allgemein niedriger Frachten etwa der Gesamtheit, sondern mittels heimlicher Vergünstigungen ausschließlich einigen wenigen, besonders gerissenen Befrachtern zugute kommt; ein John Rockefeller zumal hatte es verstanden, die selbständigen Eisenbahnunternehmungen immer wieder gegeneinander auszuspielen und auf den so erzielten, immer geheimgehaltenen Sonderfrachtsätzen sein Monopol des Erdölhandels und der Erdölraffinierung, die Anfänge der Standard Oil Co. aufzubauen. Einem derartigen Druck sich zu entziehen, haben dann die Eisenbahnen das gesetzliche Verbot in mannigfachen Formen ständig umgangen, und zu Beginn des neuen Jahrhunderts war das Gesamtgebiet des nordamerikanischen Bundes — nach den Feststellungen der Industrial Commission — in eine kleine Anzahl von Eisenbahnsystemen aufgeteilt, die unter formeller Selbständigkeit ihrer einzelnen Glieder tatsächlich gewaltige Einheiten darstellten, die je ihr Teilgebiet monopolistisch be-

herrschten und selbst an den Berührungspunkten sich gegenseitig kaum noch ins Gehege kamen. Es ist kennzeichnend, daß die letzten großen Kämpfe der sog. Eisenbahnkönige, wie sie sich im Westen abgespielt haben, schon nicht mehr in der Form von Frachtunterbietungen, sondern lieber an den amerikanischen und europäischen Börsen um den Besitz der Aktienmehrheiten ausgefochten worden sind.

Alles dies hat nur die Erfahrungen Europas bestätigt, wie denn auch die Versuche, von den Wasserstraßen her den Wettbewerb wirksam zu machen, weder in England noch in Frankreich einen nennenswerten Erfolg gehabt haben. Und schließlich — nach den schwerwiegenden Erfahrungen des Weltkrieges, während dessen überall die Bahnen je des gesamten Staatsgebietes unter einheitliche Betriebsleitung gestellt werden mußten — hat die Gesetzgebung den nicht zu verändernden Tatsachen sich angepaßt und selbst die Grundsätze für weitumfassende, formelle Vereinigungen der Privatbahnen aufgestellt; so in England, in Frankreich, in den Vereinigten Staaten von Amerika. Man hat eingesehen, daß im Eisenbahnwesen nicht die Wahl zwischen Monopol und Wettbewerb, sondern ausschließlich zwischen staatlichem und privatem Monopol gegeben ist, und daß nur ein geregeltes Monopol das endgültige Durchhalten der „Tariftreue" gewährleistet.

Die deutschen Einzelstaaten sind — wie in ständig zunehmender Zahl auch andere Staaten, jetzt auch Frankreich — den anderen Weg gegangen; sie haben die Schienenwege ihres Gebietes größtenteils in staatliches Eigentum und staatliche Betriebsführung genommen und gegeneinander, wenngleich nicht auf den Wettbewerb der Wegeleitung und anderer Betriebsmaßnahmen, so doch auf den Tarifkampf verzichtet. Mit der Errichtung der Reichsbahn (1920) ist das Monopol für das ganze Reichsgebiet vollständig geworden. Und niemand zweifelt seit der Durchführung jener Verstaatlichungen daran, daß der Güterdienst genau so wie der Personenverkehr ausnahmslos nach den veröffentlichten Tarifen abgewickelt wird. Sogar dann, wenn es sich um einen Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt oder dem Kraftwagen handelt, haben sich die früheren Staatsbahnen und jetzt die Reichsbahn unverrückt an ihre gesetzliche Pflicht gehalten und ihre Ausnahmetarife rechtzeitig veröffentlicht, an diese auch tatsächlich sich gebunden gefühlt. Immer ist damit die Gewähr verbunden, daß kein Tarifsatz verändert wird, ohne daß in der Ständigen Tarifkommission (in den Fällen des Regeltarifs) oder gegenüber den (in den Ausnahmetarifen) geschäftsführenden Reichsbahndirektionen die wirtschaftlich getroffenen Kreise ihre Wünsche und Bedenken zu nachhaltigem Ausdruck zu bringen vermögen.

Das Hochkommen des Kraftwagens, der so ganz anders breit wie die Binnenschiffahrt sich neben die Eisenbahn gestellt hat, bringt nun aber die Gefahr mit sich, daß die Tarifordnung, wenn sie überhaupt bei-

behalten werden kann, zu einer rein formalen Angelegenheit wird; werden doch aus allen Ländern, die es bereits zu einem dichten Schienennetz gebracht haben, Klagen der Bahnen über den ungeregelten Wettbewerb des neuen Transportmittels und entsprechende Bestrebungen berichtet, in ihrer Frachtengebarung größere Freiheit zu erhalten. Für Deutschland ist jene Gefahr um so größer, als die Fertigstellung des Mittellandkanals und seiner Ergänzungen auch der Binnenschiffahrt den Wirkungsbereich wesentlich ausweiten wird. Und gerade in Deutschland haben die Erfahrungen, die nicht nur die Reichsbahn selbst und der Kraftwagenverkehr, sondern namentlich das Wirtschaftsleben mit den sog. K-Tarifen der Bahn gemacht haben — man hatte sie schon aus Kraftwagentarifen in Kampftarife allgemein umgetauft —, das Unerquickliche und Ungesunde eines Zustandes offengelegt, bei dem die Bahn nur noch formell die Tarifbestimmungen anwenden konnte, tatsächlich jedoch bald hier und bald dort, bald für die eine und bald für die andere Gütergruppe eine Frachtenänderung einführen mußte, wenn anders sie sich nicht aus wichtigen und für ihre Gesamtstellung in der deutschen Volkswirtschaft bedeutsamen Wirtschaftsbeziehungen ausschalten lassen wollte. Eine allgemeine Unruhe war an die Stelle des gewohntsicheren Disponierens getreten. Niemand wußte, mit welchem Frachtenaufwand für längere Zeiten zu rechnen war. Selbst diejenigen Befrachter, die sich vom tariffreien Kraftwagen günstige Bedingungen gesichert hatten, mußten mit der Möglichkeit rechnen, daß das Transportunternehmen an den Frachtunterbietungen sich blutleer lief, und daß damit alle ihre Kostenberechnungen hinfällig wurden. Dem Wettbewerb im Warenumsatz war über Nacht die vordem einheitliche Unterlage der Transportaufwendungen zum Wanken gebracht. Und hätte wiederum die Reichsbahn sich nicht zur Aufstellung der K-Tarife entschlossen, so wären von ihr in steigendem Umfang gerade jene Sendungen höherwertiger Güter abgewandert, die mit ihren verhältnismäßig hohen Frachtsätzen ihr den Ausgleich für die niedrige Tarifierung der derben Massenstoffe bringen müssen. Das ganze System der Wertklassifizierung, nach dem sich die Standorte der Gütergewinnung und des Güterumschlags eingelebt haben, war mithin in Frage gestellt. Mit ihm der Sache nach der Grundsatz der Tariftreue, der doch nur dann einen guten Sinn hat, wenn die veröffentlichten Frachtsätze nicht nur im einzelnen Fall zur Anwendung gelangen, sondern für längere Zeiten eine feste Berechnungsunterlage für die Bahnbenutzer darstellen.

Die Grundfrage, ob ein Nebeneinander der tarifgebundenen Eisenbahn und der ganz freigelassenen Transportmittel auch dann noch dem Gemeininteresse entspricht, wenn es sich in der vollen Breite des Ver-

kehrs geltend macht, — sie muß verneint werden. Daß es noch weniger angeht, nun etwa das ganze Transportwesen wieder auf Wettbewerb umzustellen und den Eisenbahnen ihre besonderen Pflichten abzunehmen, bedarf keiner weiteren Darlegung. Hervorgehoben sei nur, daß — außer den Nachteilen, die sich aus dem Nebeneinander ergeben —, auch noch diejenigen Vorzüge verlorengehen müßten, auf die ein Land wie Deutschland entscheidendes Gewicht legen muß und legt: die gleichmäßge Tarifbehandlung der verschiedenen Teilgebiete und die planmäßige Zusammenfügung aller Teile zu einem wirtschaftlichen Ganzen, das in allererster Linie aus der eigenen Gütergewinnung seinen Bedarf deckt, wo immer er innerhalb der Staatsgrenzen auftritt, und das die noch notwendige Ergänzung vom Ausland her und zum Ausland hin ebenfalls für alle Teilgebiete mit Hilfe einer entsprechenden Transportgebarung auf möglichst sichere und billige Weise zu beschaffen hat. Sollen die Transportmittel von der wirtschaftlichen Leistung her die in ihnen liegende politische Aufgabe erfüllen, so bleibt nur der dritte Weg: die Dreiheit über alle technischen Verschiedenheiten hinweg in ihrem Wirken aufeinander abzustimmen und ineinander einzupassen, so daß sie sich gegenseitig ergänzen und stützen, nicht aber stören und schwächen. Von solchem Ziele her ist zu bestimmen, welcher Grad von Selbständigkeit noch dem einzelnen Transportmittel und seinen Unternehmungen gelassen werden kann, wieweit aus der technischen Dreiheit eine wirtschaftliche Einheit zu machen ist.

3. Im Rahmen der allgemeinen Aufgabe sind für das Verhältnis Reichsbahn—Kraftwagenverkehr zwei Erscheinungen von maßgeblicher Bedeutung. Zum ersten: wirklich stark wird der Kraftwagen nur dort eingesetzt, wo nach der ganzen Wirtschaftslage ein besonders reger Güteraustausch stattfindet, also nicht mit zeitweisem Brachliegen zu rechnen ist; und zweitens: nur die höherwertigen Waren pflegen außerhalb des engen Nahverkehrs, da der Einzelleistung die Massenhaftigkeit abgeht, den Kraftwagen in Anspruch zu nehmen. Jenes bedeutet, daß der räumliche Bereich, dem die Vorteile eines ungehemmten Kraftwagenverkehrs zugute kommen, im Verhältnis zu dem Gesamtumfange des Reiches ziemlich gering ist, und daß es sich gerade um diejenigen Teilgebiete handelt, die schon aus anderen Gründen in starker wirtschaftlicher Entwicklung stehen und demgemäß einer besonderen Förderung von der Transportseite her nicht bedürfen; hier kann andererseits die Eisenbahn am ehesten eine Entlastung vertragen, wenn nur ihr Frachtengefüge unberührt bleibt. Die Betonung aber der höherwertigen Güter ergreift ebenfalls, wie die Ergebnisse der K-Tarife gezeigt haben, bei annähernd gleicher Preisstellung nicht solche Mengen, daß dadurch die Reichsbahn in der Erfüllung ihrer Aufgaben gefährdet wird. Im Nah-

verkehr endlich bedeuten die Kraftwagen als Zubringer und Abträger der Güter für die Bahn mehr eine Ergänzung, als daß sie mit ihrem Eigenverkehr dieser erheblichen Abbruch tun.

So dürfte es in der Tat genügen, wenn dem Wettbewerb der beiden Transportmittel die Hitze des Preiskampfes ferngehalten wird. Es erscheint nicht erforderlich, den Kraftwagenverkehr etwa organisatorisch der Reichsbahn anzugliedern; was übrigens für diese eine schwere Belastung bedeuten würde, da auch im Ferndienst (wie selbstverständlich im Nahverkehr) die vom Kraftwagen bedienten Beziehungen überwiegend regionalen Charakter tragen und nur vereinzelt über die Bezirke hinweg ineinandergreifen. Also nicht Verschmelzung der Betriebsführung, sondern nur Anpassung der Frachten — und auch diese nur im Fernverkehr und für die höherwertigen Güter — dürfte in der Tat die Lösung der Schwierigkeiten bedeuten. Dies bedeutet: auch der Kraftwagenverkehr muß dem Tarifzwang unterworfen werden und seine Tarife so stellen, daß nur die Verschiedenheit der technischen Leistung und nicht ein besonderer Frachtenunterschied ihm die Beförderungsaufträge einbringt.

Auf der Seite des Kraftwagenverkehrs ist jedoch die Durchführung einer solchen Anpassung noch an eine Änderung seiner Organisation geknüpft. Solange in ihm jedes Unternehmen ganz für sich steht, Groß und Klein in buntem Durcheinander, ist an eine geregelte Frachtenstellung nicht zu denken. So lange wird vielmehr jeder einzelne Betrieb versuchen, durch möglichst niedrige Preisforderungen möglichst viel Beförderungsaufträge an sich zu ziehen; zum mindesten so viel, daß der jeweils eingesetzte Wagenpark restlos ausgenutzt werde. Ein gegenseitiges Unterbieten wird dann innerhalb des Kraftwagenverkehrs nicht zu vermeiden sein; und wenn es sich durch das Anbieten von irgendwelchen Nebenleistungen, vielleicht sogar betriebsfremder Art, geltend macht. Dieser Gefährdung der Tariftreue vorzubeugen, ist eine Zusammenfassung der Unternehmungen unerläßlich. Sie braucht — dank dem regionalen Charakter des Kraftwagenverkehrs — nicht so weit zu gehen, daß nun etwa ein allumfassendes Einheitsunternehmen gebildet werde; und sie kann auch — dank wiederum diesem Charakter — ohne Gefährdung der Betriebsleistungen nicht so weit vorgetrieben werden. Wohl aber bedarf es einer kartellartigen Organisation, die andauernd jeden einzelnen Betrieb in seiner Frachtengestellung und seiner ganzen Geschäftsgebarung streng kontrolliert und so vor der Öffentlichkeit die Gewähr für die gleichmäßige Geltung der festgesetzten Frachten, für das Fernhalten auch der durch die Frachten nicht gedeckten Nebenleistungen übernimmt. Und solch ein Verband, wenngleich seiner Haupt-

tätigkeit nach auf die regionale Kontrolle gestellt, muß auch den überbezirklichen Verkehr erfassen; liegen doch naturnotwendig die Grenzen der Bezirke gerade für Transporte niemals ganz fest, wäre also eine Durchbrechung der Frachtenvereinbarungen bei Freilassung der großen Entfernungen nur allzu leicht möglich.

Hier greift das Gemeininteresse entscheidend ein. Dieses geht nicht nur darauf, daß die beiden Transportmittel je in ihrer Leistungskraft erhalten bleiben und sich weiter in friedlichem Neben- und Miteinander entwickeln können. Wichtiger ist, daß die Übersehbarkeit und Gleichmäßigkeit der Kosten, die aus einer Entfernungsüberwindung den Befrachtern erwachsen, im Zusammenarbeiten der Eisenbahn und des Kraftwagens wiederhergestellt werden. Denn weil die befestigte Landstraße noch tiefer als der Schienenweg in die einzelnen Landschaften hineinführt und sich noch dichter über das Gesamtgebiet legt, darum hat der Lastkraftwagen mit seiner freien Frachtenbildung in der vollen Breite des Wirtschaftslebens dem feststehenden Eisenbahntarif die Bedeutung der allgemeingültigen Unterlagen allen Gütertauschens nehmen können. Dies steht im Gegensatz namentlich zum Aufbau der Gütergewinnung. In ihr werden je länger um so mehr dank der maschinellen Technik die Daueranlagen betont; jeder Wandel der Standortselemente pflegt daher wertvolle Produktivkräfte, besonders auch wertvolle Leistungsfähigkeiten empfindlich zu treffen. Solchen Wandel aus der Zufälligkeit privater Frachtvereinbarung wieder herauszuheben, gilt es auch den Kraftwagenverkehr unter einen Tarifzwang zu stellen, wie er aus eben diesen Gründen schon früh den Eisenbahnen auferlegt worden ist.

Bis zu welchem Grade der Übereinstimmung im einzelnen Eisenbahn und Kraftwagenverkehr aneinander anzupassen sind, läßt sich allgemeingültig nicht bestimmen. Der jetzt gültige Eisenbahntarif ist das Ergebnis einer langen Entwicklung und eines vorsichtigen Vorwärtstastens, die unendlich mannigfachen Transportleistungen nach Güterart und Entfernung preismäßig so einzuschätzen, daß ein möglichst großer Verkehr die jeweils bestehenden Anlagen möglichst bis zur Gänze ausnutze und damit zugleich dem Gemeininteresse durch die möglichst zweckmäßige Gestaltung des Güteraustausches diene. Die Gestehungskosten als Maßstab und Unterlage einer Preisfestsetzung versagen hier vollständig; sie lassen sich für die einzelne Leistung nicht mit genügender Genauigkeit errechnen, da allzu viele Aufwendungen gleichzeitig dem Ganzen des Betriebes dienen, und sie hängen vor allem umgekehrt von den geforderten Preisen entscheidend ab, da diese die Größe des Verkehrs und damit den Grad der Ausnutzung für die stehenden Anlagen maßgeblich beeinflussen. Und so muß es auch zwischen Eisenbahn und Kraftwagen beim Tasten verbleiben, wie im einzelnen innerhalb des

Tarifzwanges die Frachten gegeneinander abzupassen sind. Aufgabe einer übergeordneten, neutralen Staatsstelle wird es sein, für das Fortschreiten des Ausgleichs zu sorgen und so beiden Transportmitteln die Möglichkeit weiterer Entfaltung offenzuhalten.

Auf diesen Grundlinien bewegt sich kennzeichnenderweise sowohl die Regelung, die man einstweilen in Deutschland gefunden hat, wie auch der Vorschlag, auf den sich in England der Beirat des Verkehrsministers geeinigt hat. Dort stellt der Reichsbetriebsverband die kartellartige Zusammenfassung aller zum gewerblichen Fernverkehr zugelassenen Lastkraftwagenunternehmungen dar, nach der Seite der Marktorganisation die ständische Gliederung ergänzend; sein Wirken entfaltet sich unmittelbar in den großen Betriebsstellen, die über das ganze Reichsgebiet gelegt worden sind. Hier (in Großbritannien) sollen die zu errichtenden Bezirksverbände die Unterlage des Aufbaues bilden; gemeinsame Angelegenheiten, namentlich die überbezirklichen Frachten, sind aber gemeinsam festzusetzen. In Deutschland wie jenseits des Kanals wird die Kraftwagenkonzession von der Innehaltung der allverbindlichen Tarife abhängig gemacht. Diese Tarife unterliegen hier wie dort der Genehmigung des Verkehrsministers, der auch durch seine staatlichen Beamten die Durchführung kontrolliert; der englische Vorschlag sieht sogar, entgegen englischer Verwaltungstradition, die Einsetzung von besonderen staatlichen Lokalbeamten für diesen Zweck vor. Der einzige wichtige Unterschied zwischen deutscher Regelung und englischem Vorschlag liegt darin, daß einstweilen in Deutschland für die Kraftwagenbetriebe einfach die Reichsbahntarife der höheren Güterklassen in Geltung gesetzt sind, während für England die Bezirksverbände solche Tarife unabhängig von den geltenden Eisenbahnsätzen, jedoch im Einvernehmen mit den Bahngesellschaften, aufstellen sollen. Auch für England wird vorgesehen, daß im Notfall die staatlichen Tarifbeamten von sich aus die Tarife festsetzen können; und über dem Ganzen soll (nach Analogie des schon bestehenden Eisenbahntarifgerichts) ein Straßentarifgericht schweben, das über die Klagen der Interessenten wegen Unbilligkeit der Tarifsätze ebenso wie über etwaige Streitigkeiten zwischen den Betriebsverbänden und den Tarifbeamten endgültig zu entscheiden hätte, zusammengesetzt aus einem unparteiischen Vorgesetzten und je einem Vertreter der Kraftwagenunternehmungen und der Befrachtungsinteressenten. So werden auch dort die Eisenbahnen auf Berücksichtigung ihrer Frachtenlage dringen können, wie umgekehrt in Deutschland die Anwendung der Reichsbahntarife nur als vorläufige Notmaßnahme gedacht und somit den Kraftwagenbetrieben die allmähliche Anpassung an ihre Besonderheiten noch vorbehalten ist. Entscheidend neu ist in beiden Ländern der Tarifzwang und die ihm entsprechende Kontrolle der Tariftreue für den Kraftverkehr, der eben damit aus der rein privatwirtschaft-

lichen Stellung herausgehoben und zu einem Gliede des öffentlich geregelten Verkehrs gemacht wird.

4. Die Tariftreue der allgemein benutzbaren Transportmittel, der Eisenbahn und des Kraftwagenverkehrs, unangetastet zu erhalten, muß endlich auch das Ziel sein, dem die Behandlung der Binnenschiffahrt dienstbar zu machen ist. Greift diese auch nicht so breit in den Gesamtbau des Transportapparates hinein, wie es der Kraftwagen bereits tut, so wird sie doch mit der Herstellung eines geschlossenen Wasserstraßennetzes und mit dessen Ausweitung in ihrer Bedeutung so stark gehoben, in so vielen Beziehungen in Wettbewerb mit den Schienenwegen gestellt, daß ihre Frachtenbildung nicht mehr allein unter regionalen oder gar nur privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen ist. Auch sie muß dem Gesamtsystem eingepaßt werden, soweit es irgend möglich ist.

Die Einschränkung auf das Mögliche gewinnt in der deutschen Binnenschiffahrt einen besonders schweren Ton durch die staatsrechtliche Stellung der deutschen Ströme. Sie stehen bekanntlich auch nach der Beseitigung der internationalen Kontrollen, wie schon vor dem Kriege, den Schiffen fremder Flaggen offen, und diese spielen gerade auf den wichtigsten — dem Rhein, der Elbe und auch der Donau — auch tatsächlich eine recht beträchtliche Rolle. Hiermit sind einer staatlichen Frachtenregelung um so empfindlichere Schranken gesetzt, als der Verkehr der großen Ströme naturgemäß nach Menge und Wichtigkeit den der Kanäle und der kleineren Flüsse erheblich übertrifft. Auf ihn den Tarifzwang auszudehnen, geht nicht an: er würde nur die deutschen gegenüber den fremden Schiffen schwer in ihrer Beweglichkeit hemmen und so in ihrer Wettbewerbsfähigkeit schwächen.

Solcher Sachlage gegenüber wäre es unbillig und unzweckmäßig, einen Tarifzwang auf den anderen Wasserstraßen auszuüben. Für die noch freien Flüsse entstünde die Gefahr, daß sie eine beträchtliche Anziehungskraft auf fremde Schiffe ausüben würden. Auf den Kanälen jedoch steht der Verkehr großenteils in zu engem Zusammenhang mit dem der großen Ströme, als daß nicht deren Frachtenentwicklung maßgeblich auch auf jenen sich geltend machen muß und so einen räumlich beschränkten Tarifzwang bedeutungslos machen würde.

Es bedarf auch auf den Wasserstraßen nicht eines derartigen Zwanges, das angesteuerte Ziel eines gleichmäßigen Wirtschaftsverlaufs zu erreichen. Längs der Ströme und Flüsse hat sich das Wirtschaftsleben vollständig auf die Unregelmäßigkeiten der Schiffahrtsfrachten eingestellt; plötzliche Standortsverschiebungen sind daher von der Transportseite her nicht zu erwarten, und für die Reichsbahn ebenso wie für den Kraftwagenverkehr sind die ihnen verbleibenden Beförderungsaufträge von Flußhafen zu Flußhafen nicht bedeutsam genug, eine wesent-

liche Störung in ihr Tarifgebäude hineinzutragen. Fügt sich aber vorher oder nachher oder gar in beiden Richtungen eine Eisenbahnanschlußfracht noch an, so bekommt die Gesamtfracht bereits dadurch ein festeres Gefüge; ganz abgesehen davon, daß die Bahn in diesen Fällen mit Ausnahmetarifen sich ihren Transportbestand um so leichter zu wahren vermag, je größer die mit ihr zurückzulegenden Anschlußentfernungen oder die Umwege des gebrochenen Transportes sind. Auf den Kanälen endlich pflegen die Frachten schon an sich, dank deren gleichmäßiger Wasserhaltung, nur geringere Schwankungen aufzuweisen, und hier stehen der Reichsverwaltung überall das Recht der Abgabenerhebung, auf dem besonders wichtigen Mittellandkanal außerdem das Schleppmonopol zur Verfügung, eine Annäherung der Frachten an die Eisenbahnsätze zu erreichen, vor allem ein Element der Ruhe und Festigkeit in die Frachtenbewegung zu bringen; wiederum darf daran erinnert werden, daß das Schleppmonopol eigens zu diesem Zwecke in das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 eingefügt worden ist. Nicht zuletzt bedeutet die kartellartige Zusammenfassung der Schiffer, wie sie in den letzten Jahren unter Regierungsdruck schließlich gelungen ist, ein Zurückdrängen des stärksten Störungselementes: des Wettbewerbes, den sich die Kleinschiffer untereinander bereitet haben, der jede Bewegung der Schiffahrtskonjunktur zu überstarken Preisausschlägen übersteigert hat.

5. Dies ist es, worauf es vom Ganzen des Wirtschaftslebens her gesehen ankommt. Nicht die Gleichstellung aller Frachten für Eisenbahnen, Kraftverkehr und Binnenschiffahrt ist das Entscheidende. Wohl aber muß bei allen drei Transportmitteln in der Preisbildung die Gewähr für dasjenige Maß von Ruhe und Gleichmäßigkeit liegen, das den allgemein verbreiteten und allgemein benutzten Eisenbahnen das Durchhalten ihrer Tarife und ihres Tarifsystems erlaubt — wenn anders es bei deren gesetzlichem Tarifzwang, bei der unterschiedslosen Geltung der veröffentlichten Tarife, bei der Beförderungspflicht verbleiben soll. Hat man früher nach so schweren Verpflichtungen gerufen, weil sonst das Monopol der Eisenbahnunternehmungen für das Wirtschaftsleben eine Gefahr erschien, so ist heute umgekehrt der Ruf nach der monopolmäßigen Frachtengestaltung für alle binnenländischen Beförderungsmittel darin begründet, daß sonst von den Eisenbahnen jene Verpflichtungen nicht eingehalten werden können und das Wirtschaftsleben dann in die Gefahr dauernder Störungen völliger Unübersehbarkeit, schwankenden Aufbaus gerät.

Hat die Forderung also früher gelautet: staatlicher Tarifzwang über die Eisenbahnen, weil deren Monopol unvermeidlich — so heißt es jetzt: Monopol im Gesamt des Landtransportwesens, weil die Tariftreue der Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben unentbehrlich.

Die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel.

Von

Dipl.-Ing. Wilhelm Günter in Hamburg.

(Mit 49 Abbildungen auf 3 Tafeln.)

Schrifttum.

1. Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Berlin 1926.
2. Blum: Grundprobleme des städtischen Verkehrs (Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1932, S. 577).
3. Blum: Die Finanzierung betriebstechnischer Verbesserungen der Eisenbahn (Verkehrstechnische Woche 1929, Heft 10, S. 125).
4. Blum-Jacobi-Risch: Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen, Berlin 1925.
5. Cassel: Grundsätze für die Bildung der Personentarife (Archiv für Eisenbahnwesen 1900).
6. Flügel: Die große Reform der Straßenbahnen (Verkehrstechnik 1935, Heft 19, S. 512).
7. Giese: Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit und die Fahrpreise großstädtischer Verkehrsunternehmen, Berlin 1928.
8. Gretsch: Zur Tarifpolitik der Verkehrsunternehmen der Londoner Untergrundbahngruppe (Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1930, Nr. 48).
9. Gretsch: Die Londoner Untergrundbahn-Gruppe (Archiv für Eisenbahnwesen 1932, Heft 5, S. 1113).
10. Gretsch: Zur Tariffrage städtischer Verkehrsunternehmen (Archiv für Eisenbahnwesen 1934, Heft 1/2, S. 13).
11. Heuer: Die Tarifänderung der Berliner Verkehrs-A.G. (Verkehrstechnik 1933, Heft 17, S. 421).
12. Heuer: Die verkehrliche und finanzielle Auswirkung des Berliner Kurzstreckentarifs (Verkehrstechnik 1933, Heft 23, S. 597).
13. Kemmann: Wirtschaftliche Entwicklung und Ausblicke der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft, Hamburg 1929.
14. Kemmann: Die Berliner Verkehrsaktiengesellschaft, Betrachtungen zur Tarif- und Verkehrsgestaltung, Berlin 1931.
15. Knebel: Die Reichsbahn-Personentarife, Berlin 1931.

16. Kremer: Die Bedeutung des Nahverkehrs für das deutsche Siedlungswerk (Verkehrstechnik 1935, Heft 22, S. 581).
17. Kummer: Die Häufigkeit verschiedener Reiselängen im Bahnverkehr (Schweizerische Bauzeitung 1930, Band 96, S. 104).
18. Launhardt: Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre, 1885.
19. Launhardt: Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen (Archiv für Eisenbahnwesen 1890).
20. Lehner: Die Verteilung der Reiselängen im innerstädtischen Verkehr (Verkehrstechnik 1932, Heft 5, S. 85).
21. Lehner: Die Linienführung innerstädtischer Verkehrsmittel (Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 891).
22. Lill: Das Reisegesetz und seine Anwendung auf den Eisenbahnverkehr, Wien 1891.
23. Patz: Wirtschaftlicher Betrieb eines Straßenbahnnetzes (Bericht vom 23. Intern. Kongreß Haag 1932, 1. Frage).
24. Patz: Die Grundlagen und Ergebnisse des Budapester Kurzfahrertarifs (Verkehrstechnik 1933, Heft 22, S. 553).
25. Pirath: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.
26. Rank: Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirtschaft und Verwaltung, Wien 1895.
27. Risch: Die wichtigsten Tarifarten in ihren Beziehungen zu den Selbstkosten (Archiv für Eisenbahnwesen 1922).
28. Röbe: Die Investierungspolitik der Reichsbahn (Die Reichsbahn 1932, Heft 19, S. 458).
29. Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Band 1 und 3, Berlin 1918 und 1922.
30. Schimpf: Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen, Berlin 1913.
31. Sieber: Zusammenhang zwischen Fahrpreis und Einnahmen bei Straßenbahnen (Verkehrstechnik 1919, Heft 4, S. 63).
32. Sieber: Fahrpreis und Wirtschaftlichkeit der Straßenbahnen (Verkehrstechnik 1926, Heft 11, S. 169).
33. Sieber: Verkehrseinnahme und Einkommen der Bevölkerung (Verkehrstechnik 1933, Heft 14, S. 348).
34. Spiess: Die Selbstkosten als Begriff in der Preiskalkulation (Die Reichsbahn 1931, Heft 2/3, S. 52).
35. Spiess: Tarif, eine enzyklopädische Studie, Berlin 1931.
36. Stanik-Roffhack: Wirtschaftlichkeit im Nahverkehr (Verkehrstechnik 1935, Heft 11 und 14, S. 286).
37. Statist. Reichsamt: Die Lebenshaltung von 2000 Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenhaushaltungen (Einzelschrift Nr. 22 zur Statistik des Deutschen Reiches, Berlin 1932).
38. Statist. Landesamt Hamburg: Die Lebenshaltung minderbemittelter Familien in Hamburg (Monatsberichte „Aus Hamburgs Verwaltung und Wirtschaft", 1927, Heft 5).
39. Steuernagel: Statistik und Eisenbahn, Berlin 1931.
40. Tecklenburg: Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin 1930.

41. Tecklenburg: Die Bedeutung der Selbstkostenrechnung für die Tarifbildung (Die Reichsbahn 1931, Heft 15, S. 354).
42. Thomas: Wirtschaft, Nahverkehr und Städtebau (Bericht vom 24. Intern. Kongreß Berlin 1934, 10. Frage).
43. Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen, Berlin 1886.

Zeitschriften.

Archiv für Eisenbahnwesen.
Verkehrstechnik.
Verkehrstechnische Woche.
Die Reichsbahn.
Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
Statistische Jahrbücher der Freien und Hansestadt Hamburg.
Aus Hamburgs Verwaltung und Wirtschaft, Monatsberichte des Statistischen Landesamtes Hamburg.
Wirtschaft und Statistik.
Geschäftsberichte und Betriebsergebnisse verschiedener Verkehrsunternehmen.
Archiv der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft.

Einleitung.

Den liniengebundenen Verkehrsmitteln unserer deutschen Städte sind zwei auf wirtschaftlichem Gebiet eng miteinander verbundene Aufgaben gestellt. Sie haben

1. der Allgemeinheit zu dienen,
2. ihre Eigenwirtschaftlichkeit zu wahren.

Der Dienst an der Allgemeinheit verlangt unter anderem niedrige Fahrpreise und gute und häufige Fahrgelegenheiten, damit diese öffentlichen technischen Hilfsmittel möglichst vielen Einwohnern möglichst oft körperliche Arbeit und nutzbare Zeit ersparen können und ihnen dadurch mittelbar das Leben erleichtern und verschönern helfen. Mit der Verkehrsleistung und der Güte und Häufigkeit der gebotenen Fahrgelegenheiten steigen aber auch die gesamten Selbstkosten eines Verkehrsmittels, die auf Grund der zweiten Aufgabe durch seine Fahrgeldeinnahmen voll zu decken sind.

Diese Verbundenheit der beiden Aufgaben und die betriebswirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen Fahrpreis, Verkehrsleistung, Einnahmen und Selbstkosten beeinflussen in hohem Maße das ständige Streben nach dem verkehrspolitischen Ziel: im Rahmen der durch den Städtebau gestellten örtlichen Aufgaben eine nach Güte und Größe beste Verkehrsleistung der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel mit einem möglichst geringen Aufwand und bei einem Grad der Eigenwirtschaftlichkeit zu vollbringen, der es gestattet, nicht nur den notwendigen Kapitaldienst (Verzinsung und Tilgung), sondern auch die wertmäßige Erhaltung der Verkehrsanlagen vollkommen aus den Fahr-

geldeinnahmen zu bestreiten. Diese Erhaltung muß aber auch diejenigen Verbesserungen und Maßnahmen einschließen, die gemäß den Fortschritten der Technik notwendig sind, um die volle Güte, Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Anlagen des Verkehrsmittels zu wahren. (Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung.) [3 und 28][1]

Eine wichtige Rolle auf dem Wege zu diesem verkehrspolitischen Ziel spielt der F a h r p r e i s, denn er beeinflußt nicht nur die Verkehrsleistung und die Einnahmen, sondern durch die Verkehrsleistung auch die notwendige Betriebsleistung und dadurch gleichzeitig die Selbstkosten der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel.

Um die auf diesen Wirkungen beruhenden technisch-wirtschaftlichen Grundlagen seines Wesens klarlegen zu können, muß man also die Einflüsse des Fahrpreises auf die Verkehrsleistung, die Einnahmen und die Selbstkosten näher untersuchen. Während sich die Abhängigkeit der Selbstkosten von der Verkehrsleistung an Hand der betrieblichen Eigenarten der verschiedenen Verkehrsmittel und der besonderen örtlichen Verhältnisse rechnerisch klären läßt, hat man für die Untersuchung des Einflusses des Fahrpreises auf die Verkehrsleistung und auf die Einnahmen von der Tatsache auszugehen, daß der Personenverkehr auf den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln lebendiges technisch-wirtschaftliches Geschehen ist, das zwar vielgestaltig, aber sicher nicht wahllos verläuft, sondern gewisse Gesetzmäßigkeiten einer von menschlicher Vernunft beeinflußten Massenerscheinung aufweisen wird. Diese Massenerscheinung setzt sich aus verschiedenen gleichzeitigen, teils zwangsläufigen, teils beeinflußbaren Wechselwirkungen zusammen, die in ihre Einzelheiten zu zerlegen sind, wenn man das Ganze überblicken will.

Es ist daher auch Aufgabe des Verkehrsingenieurs, zu den natürlichen Grundlagen dieses lebendigen Geschehens vorzudringen und in ihnen die Mittel und Wege zu suchen, um seinen Ablauf im Sinne des verkehrspolitischen Zieles beeinflussen zu können, soweit dies überhaupt möglich ist. Die umfangreichen und tiefwirkenden Veränderungen aller für den Personenverkehr maßgebenden verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse der Städte in den vergangenen zehn Jahren haben sich hinreichend und deutlich in den Statistiken und in den Betriebsergebnissen ihrer öffentlichen Verkehrsunternehmen abgezeichnet. Diese gesammelten „Erfahrungen" würden aber für die zukünftigen Aufgaben wertlos bleiben, wenn man sie nicht zur Bereicherung der Kenntnisse über die Zusammenhänge und Wechselwirkungen im städtischen Personenverkehr ausnutzt.

[1] Die Zahlen beziehen sich auf das Verzeichnis des Schrifttums S. 611 ff.

Mit der vorliegenden Arbeit soll versucht werden, auf dem eben angedeuteten Wege und ausgehend von den allgemeinen Grundlagen des städtischen Personenverkehrs, die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel und seine Rolle im „Kräfteplan" dieser Verkehrsmittel klarzulegen. Soweit hierbei auch für wirtschaftliche Zusammenhänge die mathematische Behandlung angewandt wurde, geschah es der Kürze und Genauigkeit halber, die diese Ausdrucksweise auszeichnet. Die Lebendigkeit und Vielfältigkeit des gesamten Geschehens könnten jedoch niemals in eine Gebrauchsformel gezwungen werden, sondern es müssen außer den untersuchten allgemeinen und technisch-wirtschaftlichen Zusammenhängen auch immer die manchmal entscheidenden besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnisse der Städte berücksichtigt werden. Denn letzten Endes ist ja der Fahrpreis auch nur eines der Werkzeuge der städtischen Verkehrspolitik, das um so brauchbarer sein wird, je genauer man sein Wesen und seine Wirkungen kennt.

Für die Unterstützung der vorliegenden Arbeit durch den weitgehend gewährten Einblick in die Betriebe der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft und ihre Ergebnisse ist der Verfasser seinem Betriebsführer, Herrn Generaldirektor Staatsrat Stanik, zu besonderem Danke verpflichtet.

I. Allgemeine Grundlagen des städtischen Personenverkehrs.

Um ein anschauliches Bild von dem Wesen des städtischen Personenverkehrs zu erhalten, ist es notwendig, von seinen natürlichen und einfachen Grundlagen auszugehen, und zugleich den in der vorliegenden Untersuchung benutzten Begriffen — zur Vermeidung von Mißverständnissen — einen eindeutigen Sinn zu geben.

A. Das Verkehrsbedürfnis.

Als erste Grundlage des städtischen Personenverkehrs ist das einzelne Verkehrsbedürfnis: die aus irgendeinem Grunde wünschenswerte Ortsveränderung eines städtischen Einwohners anzusehen.

Unter dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis soll dann sinngemäß die Summe der einzelnen Verkehrsbedürfnisse aller Einwohner während eines bestimmten üblichen Zeitabschnittes (Stunde, Tag, Woche, Monat oder Jahr) verstanden werden.

Es ist nun grundsätzlich zu unterscheiden, ob das einzelne Verkehrsbedürfnis befriedigt wird oder nicht, d. h. ob die beabsichtigte Orts-

veränderung vorgenommen wird oder unterbleibt. Der befriedigte Teil erscheint sichtbar als Personenverkehr, während das aus irgendeinem Grunde (Zeit- oder Geldmangel, körperliche oder verkehrstechnische Schwierigkeiten, schlechtes Wetter) unbefriedigte Verkehrsbedürfnis unsichtbar bleibt und vergeht oder sich erst bei Fortfall der einzelnen Hinderungsgründe teilweise in Personenverkehr verwandelt.

Zur Befriedigung seines einzelnen Verkehrsbedürfnisses geht der städtische Einwohner entweder zu Fuß — der Fußgänger ist gewissermaßen der Urzustand, von dem wir bei unseren späteren Betrachtungen auszugehen haben — oder er bedient sich eines technischen Hilfsmittels: des Fahrzeuges.

Die Größe des befriedigten Verkehrsbedürfnisses läßt sich durch Verkehrsleistungen ausdrücken. Bei dem Personenverkehr sind dies die Personen-km oder Fahrgast-km, die die Summe aus dem Produkt Person bzw. Fahrgast mal Weglänge für alle in einem bestimmten Gebiet oder mit einem bestimmten Verkehrsmittel während einer Zeiteinheit ausgeführten Ortsveränderungen darstellen. Bei den technischen Verkehrsmitteln müssen für die Vollbringung von Verkehrsleistungen außerdem besondere Betriebsleistungen, die Fahrzeug-km, aufgewendet werden. Die Verkehrs- und Betriebsleistungen entsprechen dem physikalischen Begriff der Leistung = Arbeit (Kraft mal Weg) in der Zeiteinheit.

In der Statistik des städtischen Personenverkehrs wird häufig nur die Anzahl der je Zeiteinheit beförderten Personen (Fahrgäste) als Maßstab für die Verkehrsleistung gebraucht. Da hierbei die Unterschiede der Weglängen nicht berücksichtigt werden, sind die auf diese Weise ausgedrückten Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsmittel nicht immer vergleichsfähig.

Die dem städtischen Einwohner zur Verfügung stehenden technischen Verkehrsmittel lassen sich nach folgenden Gesichtspunkten unterscheiden:

1. nicht-liniengebundene Verkehrsmittel:
   a) eigene: Fahrrad, Motorrad, Kraftwagen, Wasserfahrzeug,
   b) öffentliche: Kraftdroschke, Wasserdroschke und andere ganz mietbare Fahrzeuge,
2. liniengebundene öffentliche Verkehrsmittel:
   Schnellbahnen, Straßenbahnen, Autobusse, Wasserfahrzeuge.

   Für die größeren zwischenstädtischen Entfernungen kommen noch Eisenbahn, Dampfschiff und Flugzeug in Betracht, die aber sonst für die vorliegende Untersuchung ausscheiden.

Der befriedigte Teil des allgemeinen städtischen Verkehrsbedürfnisses, der Personenverkehr, verteilt sich demnach auf die drei Gruppen

Fußgänger,
eigene Verkehrsmittel,
öffentliche Verkehrsmittel,

deren jede mithin nur einen bestimmten Verkehrsanteil an den gesamten Personen-km aufweist. Diese drei Anteile an der gesamten jährlichen Verkehrsleistung könnten aber nur schätzungsweise bestimmt werden, weil die einzelne Verkehrsleistung überhaupt nur bei den liniengebundenen Verkehrsmitteln mehr oder weniger genau festgestellt wird. Die nach der jährlichen Fahrgastanzahl errechneten Verkehrsanteile der öffentlichen Verkehrsmittel sind außerdem als Behelf anzusehen, der aber wegen der Vernachlässigung der Reiselänge nicht immer das richtige Verhältnis der Verkehrsleistungen wiedergibt. Über die tatsächliche Größe des gesamten Personenverkehrs einer Stadt ließe sich also meistens nur ein ungenaues und lückenhaftes Bild aufstellen.

Das allgemeine Verkehrsbedürfnis einer Stadt ist in seiner Größe und Zusammensetzung bedingt durch:

1. ihre Einwohneranzahl,
2. ihre städtebauliche Anlage (Verteilung der Einwohner als Träger des Verkehrsbedürfnisses durch die Lage der Wohnungen, Arbeitsstätten, Schulen, Geschäfte, Märkte, Vergnügungsstätten, Sportplätze, Bahnhöfe, Ausflugsorte, Krankenhäuser, Friedhöfe usw.),
3. die Lebensgewohnheiten und Eigenarten der Einwohner (Altersaufbau, Berufe, Arbeitszeiten, Geselligkeits-, Bildungs- und Erholungsbedürfnis usw.),
4. die besonderen örtlichen Verhältnisse (Fremdenverkehr, Ausstellungen, Großkundgebungen und andere außergewöhnliche Ereignisse).

Das allgemeine Verkehrsbedürfnis läßt sich ferner in seinem Auftreten durch je eines der folgenden drei Merkmale kennzeichnen:

a) Menge (Personen),
b) Zeit (Stunde, Tag, Woche, Monat, Jahreszeit, Jahr),
c) Raum (Lage, Länge, Richtung).

Man hat verschiedentlich versucht, das allgemeine Verkehrsbedürfnis in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl durch die durchschnittliche Anzahl der jährlichen Fahrten je Einwohner mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Schnellbahn, Straßenbahn, Autobus) verschiedener Städte darzustellen. Dieser Versuch leidet jedoch unter dem Mangel, daß er nur einen Teil des befriedigten Verkehrsbedürfnisses erfaßt und

außerdem die Verschiedenheit der städtebaulichen und wirtschaftlichen Verhältnisse, der Lebensgewohnheiten der Einwohner, der Fahrtlängen und der Zählweise der Fahrten nicht berücksichtigt. Hinzu kommt, daß die Verkehrsleistung der öffentlichen Verkehrsmittel wesentlich von deren Netzgröße und Fahrpreisabstufung abhängt. Es ist deshalb erklärlich, daß die durchschnittlichen Anzahlen der jährlichen Fahrten je Einwohner verschiedener Städte bei gleicher Einwohneranzahl teilweise beträchtlich voneinander abweichen und nur den erwarteten Zusammenhang erkennen lassen, daß sie mit zunehmender Einwohneranzahl und Flächenausdehnung der Städte wachsen. Ein genaues und allgemein gültiges Gesetz über dieses Wachstum läßt sich auf diesem Wege offenbar nicht aufstellen.

Eine deutlichere Gesetzmäßigkeit des Zusammenhanges zwischen der Einwohnerzahl und der durchschnittlichen Anzahl der jährlichen Fahrten je Einwohner mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erkennt man aus der Entwicklung in einer Stadt während einiger Jahrzehnte. [13, S. 11, 14, S. 30, und 21, S. 893] Aber auch hierbei können erhebliche Abweichungen auftreten, wenn das Gleichgewicht der maßgebenden Verhältnisse (Verkehrsbedürfnis, Einkommen, Kaufkraft des Geldes, Fahrpreise, Wettbewerber) gestört wird.

Über das Verhältnis zwischen Menge und Länge des befriedigten Verkehrsbedürfnisses in einem Ort oder Bezirk hat Lill [22] mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung ein Gesetz für diese Massenerscheinung aufgestellt, das als Reisegesetz bezeichnet worden ist. Es lautet:

$$x\,y = M$$

Darin bedeuten: x die Anzahl der zurückgelegten km,

y die Anzahl der Personen, die x km und mehr zurücklegen,

M eine von Lill als Reisewert bezeichnete Größe (Personen-km), die für jeden Ort oder Bezirk verschieden ist.

Die Kurve $y = f(x) = \frac{M}{x}$ zeigt einen hyperbolischen Verlauf (Bild 1).

Die Formel ist außerdem auf einen bestimmten Zeitabschnitt zu beziehen, der auch genügend groß sein muß, um noch die Bedingung der Massenerscheinung für dieses Gesetz der Wahrscheinlichkeit zu erfüllen. Als kleinster zulässiger Zeitabschnitt im städtischen Personenverkehr könnte der Tag angesehen werden, obgleich die Verschiedenartigkeit des Verkehrsbedürfnisses an den einzelnen Wochentagen, in den Monaten und Jahreszeiten dabei noch nicht berücksichtigt wird.

Das Gesetz muß ferner als „gedachtes" bezeichnet werden, weil es nur auf Grund der Wahrscheinlichkeitsrechnung, aber ohne Berücksichtigung des Einflusses gewonnen wurde, den die Kosten einer Reise auf die Größe des befriedigten Verkehrsbedürfnisses ausüben.

Es erscheint dem Verfasser wichtig, folgenden Wortlaut aus der Abhandlung von Lill hier anzuführen:

> „Ein Reisegesetz soll jenes Gesetz bezeichnen, welches das Verhältnis angibt, nach welchem sich die Bewohner eines Ortes oder Bezirkes von ihrem Wohnorte mehr oder weniger entfernen; hierbei möge unter ‚Reise' allgemein jede mit einem Kostenaufwande verbundene Entfernung vom Wohnorte verstanden werden, durch welche man einen bestimmten Zweck erreichen will."

In einem weiteren Abschnitt heißt es:

> „Erfahrungsgemäß ist die Anzahl der Reisen auf kürzeste Entfernungen vom Wohnorte am größten, man braucht sich hierbei nur an den Tramwayverkehr in großen Städten zu erinnern, wo ein großer Teil der Bevölkerung des Tages mindestens eine Fahrt von 1 km unternimmt. Hält man den Wert x im Auge, so ist es überflüssig zu bemerken, daß die Absicht, reisen zu wollen, aber nicht zu reisen, weit öfter als der wirkliche Antritt einer Reise vorkommt und den Begriff der Unendlichkeit in sich trägt."

Etwas weiter fährt Lill fort:

> „Rechnet man nun noch alle jene, ebenfalls unter den allgemeinen Begriff ‚Reise' aufzunehmenden Entfernungen vom Hause, welche mit Auslagen verbunden sind, jedoch nicht mit den obbezeichneten Fahrmitteln und auf kürzere Strecken als 1 km unternommen werden, als: Geschäfts- und Botengänge, Wege der Hausierer und Zuträger, der Weg ins Amt, den Schulbesuch usw., so wird man den Begriff der Unendlichkeit für eine Entfernung $x = 0$ als wohlberechtigt gelten lassen müssen."

Hiernach dürfte kein Zweifel bestehen, daß sich das Reisegesetz von Lill z. B. für eine Stadt auf das gesamte befriedigte Verkehrsbedürfnis, auf alle zu Fuß und mit irgendeinem Verkehrsmittel zurückgelegten Wege aller Längen, d. h. also auf den gesamten Personenverkehr dieser Stadt beziehen soll. Man darf deshalb nicht erwarten, daß die Lillsche Formel auch die Verteilung der Reiselängen bei einem der städtischen Verkehrsmittel oder gar bei nur einer seiner Strecken vollauf befriedigt, weil ja das Verkehrsmittel oder die Strecke nur einen zwar ähnlich gearteten und abgestuften Verkehrsanteil aufweist, der aber vor-

wiegend durch die besonderen Verhältnisse (Netzgröße, Beförderungsgüte, Fahrpreisabstufung, Wettbewerber usw.) bestimmt ist.

Um diese Einflüsse an einem Beispiel zu kennzeichnen, ist im Bild 2 für das Berliner U-Bahn-Netz und das Hamburger Hochbahnnetz die Verteilung der Reiselängen eines Tages nach Haltestellenabschnitten zusammengestellt. Für Berlin wurden die Ergebnisse einer Zählung vom 21. Mai 1930 [14, S. 199] und für Hamburg einer Zählung vom 5. Mai 1936 benutzt. Zum anschaulicheren Vergleich wurde nicht die Lillsche Darstellung des Reisegesetzes gewählt, sondern es wurde die Prozentzahl der Reisenden aufgetragen, die jeweils nach x Haltestellenabschnitten ihre Reise beendeten. Für den damaligen Berliner Einheitsfahrpreis und das ausgedehnte U-Bahn-Netz ergibt sich eine ziemlich stetig verlaufende Kurve, während die Hamburger Kurve bemerkenswerte Sprünge zeigt, die sich als Einflüsse der Fahrpreisabstufung und der beschränkten Netzgröße (Bild 3) ausweisen:

bei 3 Haltestellen: Zahlgrenze der Einzelkarten,
„ 5 „ : „ „ „ ,
„ 10 „ : „ „ Wochenkarten,
„ 11 „ : Netzgrenze (halber Hochbahnring),
„ 14 „ : Netzgrenze (Linie Ochsenzoll—Jungfernstieg).

Es lassen sich zwar für das einzelne Verkehrsmittel und seine besonderen Verhältnisse mit Hilfe der Wahrscheinlichkeitsrechnung neue und ähnliche Formeln für die Staffelung der Reiselängen seiner Verkehrsleistung entwickeln [20], jedoch haben diese vorwiegend örtlichen Wert.

Um das Reisegesetz von Lill für eine Stadt überhaupt nachweisen zu können, müßte man schon die Verteilung aller Weglängen kennen, die von ihren Bewohnern zu Fuß und mit irgendeinem Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Das ist aber nicht möglich, weil diese Verteilung nur bei den Verkehrsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel mit Sperrenbetrieb genau, bei denen der Straßenbahnen, Autobusse und Wasserfahrzeuge weniger genau und bei allen anderen Verkehrsleistungen der Fußgänger, Radfahrer, Kraftwagen usw. gar nicht festgestellt werden könnte. Wir müssen uns deshalb damit begnügen, diese auf Grund der Wahrscheinlichkeitsrechnung gewonnene und bisher durch Zählungen und Betriebsergebnisse[1] mehr bestätigte als widerlegte Erkenntnis als richtig hinzunehmen, wonach die Anzahl aller ausgeführten Wege im städtischen Personenverkehr sich mit abnehmender Weglänge in immer stärkerem Maße vermehrt. Dessen werden wir uns bei unseren späteren Betrachtungen über die Abstufung des Fahrpreises zu erinnern haben.

[1] Vgl. auch die Fahrgastverteilung bei der Straßenbahn Darmstadt.

Die Größe und Zusammensetzung des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses läßt sich nach unserer Auffassung in keiner Weise vom städtischen Verkehrsunternehmen durch betriebliche Maßnahmen oder durch die Fahrpreisabstufung unmittelbar beeinflussen. Wohl aber kann und muß das Verkehrsbedürfnis mittelbar durch die städtebauliche Planung, die Verteilung der Wohn- und Arbeitsstätten usw. und durch die Staffelung der Arbeitszeiten schon im Entstehen sinnvoll gelenkt und gestaltet werden, um ein unnützes und spitzenhaftes Anschwellen der volkswirtschaftlich kostspieligen Beförderungsleistungen bereits im voraus zu verhindern. Die Wichtigkeit dieser Zusammenarbeit zwischen der Stadtplanung und dem öffentlichen Verkehrsunternehmen ist bekannt genug, um noch besonders hervorgehoben werden zu müssen. Da diese Fragen der städtebaulichen Planung aber den beschränkten Rahmen dieser Untersuchung überschreiten, muß auf ihre Behandlung verzichtet werden. Nur die Frage, wie weit die Fahrpreisabstufung der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel hierbei ein Mittel zum Zweck sein kann, wird in einem späteren Abschnitt angeschnitten werden, nachdem die Einflüsse des Fahrpreises grundsätzlich geklärt sind.

B. Der Aufwand für einen Weg.

Die zweite Grundlage des städtischen Personenverkehrs bildet der Aufwand für eine ausgeführte Ortsveränderung, für einen Weg. Hierfür muß jeder Fußgänger Arbeit, Zeit und Kosten aufwenden.

Die Arbeit entspricht der Beförderungsarbeit = Kraft × Weg. Die Kraft ist eine teils mechanische und als solche vom Gewicht des Fußgängers und vom Bewegungswiderstand abhängig. Dieser wird, abgesehen von der Geschwindigkeit, hauptsächlich von der Beschaffenheit des Weges und seinen zu überwindenden Höhenunterschieden, vom Wind und auch von der Gehtechnik des Fußgängers beeinflußt. Zur mechanischen Kraft kommt noch als seelischer Teil eine gewisse Willenskraft hinzu, die der Mensch für die Durchführung eines Fußweges entgegen allen Widerständen durch Weg und Wetter aufbringen muß. Sie muß auch um so größer sein, je beschwerlicher das Gehen aus körperlichen Gründen fällt. Die Arbeit des Fußgängers wächst also mit der insgesamt aufzubringenden Kraft und mit der Länge des Weges, sie ist jedoch von der Zeit vollkommen unabhängig.

In welcher Zeit oder mit welcher Geschwindigkeit er den Fußweg zurücklegt, hängt vielmehr von seiner körperlichen Leistungsfähigkeit (möglicher Kraftaufwand/Zeiteinheit) und seiner Ausdauer ab.

Kosten entstehen durch den Verschleiß der Kleidung durch Weg und Wetter. (Die Kosten für den Nahrungsmittelmehrverbrauch für

einen Weg sind bereits in anderer Form in dem Arbeitsaufwand enthalten.)

Die Gleichung des gesamten Aufwandes für einen Fußweg lautet also:

$$\text{Aufwand} = \text{Arbeit} + \text{Zeit} + \text{Kosten}.$$

C. Die technische Aufgabe der Verkehrsmittel.

Die von den Ingenieuren erfundenen technischen Hilfsmittel, die städtischen Verkehrsmittel, vermindern einerseits die für einen Weg aufzuwendende mechanische Kraft und Willenskraft und damit die Arbeit des einzelnen Menschen und verkleinern zugleich seinen Zeitaufwand dank der größeren Leistungsfähigkeit ihres motorischen Antriebes. Das beträchtliche tote Gewicht der Fahrzeuge und ihre ständigen betriebsmäßigen Geschwindigkeitsänderungen verursachen aber andererseits eine zusätzliche mechanische Beförderungsarbeit, die man durch einen geringen Gesamtbewegungswiderstand, einen zweckmäßigen Antrieb und günstige Arbeitsbedingungen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten sucht.

Nach Pirath [25, S. 127] entfällt auf einen Platz folgendes tote Gewicht (bei Annahme einer Platzausnutzung von 1,00 beim Fahrrad und von 0,33 bei den anderen Verkehrsmitteln ergeben sich auch die für unsere Betrachtungen erwünschten angenäherten Werte je Fahrgast):

	je Platz	je Fahrgast
Fahrrad	15 kg	15 kg
Straßenbahn	230 „	690 „
Städtische Schnellbahn	275 „	825 „
Omnibus	140 „	420 „
Hafendampfer	275 „	825 „
Privatkraftwagen	500 „	1500 „

Bei einem durchschnittlichen Gewicht von 75 kg/Fahrgast beträgt also das zusätzliche Beförderungsgewicht etwa das 5,5- bis 20fache, bei schlechterer Platzausnutzung noch mehr. Nur das Fahrrad macht und muß eine Ausnahme machen, weil es von der Körperkraft des Benutzers angetrieben wird.

II. Die Wahl des Verkehrsmittels.

A. Die Bedingung für die Benutzung eines Verkehrsmittels.

Die technischen Verkehrsmittel verursachen außer durch die mechanische Verlustarbeit auch durch ihre Beschaffung, Pflege, Bedienung und Weiterentwicklung besondere Kosten, die je nach ihrer technisch-wirtschaftlichen Eigenart und Ausnutzung verschieden hoch und ver-

änderlich sind. Diese Kosten für die städtische Personenbeförderung sind wirtschaftlich nur mit dem Wert der Ersparnis an menschlicher Arbeit und Zeit zu rechtfertigen. Wir müssen also versuchen, zwischen diesen Größen die maßgebenden Beziehungen zu finden.

Die gesamten Kosten sind von den Benutzern der Verkehrsmittel zu tragen, bei den eigenen vom Besitzer, bei den öffentlichen von allen ihren Fahrgästen. Das letztere kann aber nicht immer einfach dadurch geschehen, daß jeder Fahrgast die gleichen, und zwar mindestens die durchschnittlichen Kosten/Fahrgast zu tragen hat, um die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrsmittels zu wahren. Wohin diese schon von Cassel [5, Abschnitt 8] erwähnte „naive Kostentheorie" für die Fahrpreisbemessung führen kann, ist dort an einem treffenden Beispiel gezeigt worden. Wie die Kosten im Sinne unseres verkehrspolitischen Zieles auf die Fahrgäste nach Form und Höhe zu verteilen sind, werden wir vielmehr erst aus unseren weiteren Untersuchungen über den Einfluß dieser Kostenverteilung auf die Einnahmen und Selbstkosten erkennen können.

Der für eine einzelne Fahrt zu entrichtende Beitrag zur Kostendeckung soll als F a h r p r e i s bezeichnet werden. Bei den eigenen Verkehrsmitteln ergibt er sich zwangsläufig aus den Ausgaben, die der Besitzer für sein Fahrzeug und dessen Betriebsleistungen aufwenden m u ß. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Fahrpreis der Betrag, den der einzelne Fahrgast nach dem Willen des Unternehmers (Tarifbestimmungen) für eine Fahrt bezahlen s o l l.

Wenn der Fußgänger ein Verkehrsmittel benutzt und dadurch zum Fahrgast wird, tritt der Fahrpreis zu den Kosten hinzu, die in der Aufwandsgleichung für den Fußgänger enthalten sind. Dafür vermindern sich Arbeit und Zeit sowie die Kosten für den Kleidungsverschleiß. Letztere können aber wegen ihrer Geringfügigkeit für den einzelnen Weg außer Acht gelassen werden.

Die durch die Benutzung eines Verkehrsmittels gesparte körperliche Arbeit und gewonnene Zeit haben offenbar für jeden Menschen einen gewissen Wert, weil er beide für eine andere, schönere oder ihm sonstwie nützlichere Tätigkeit verwenden könnte. Dieser Wert läßt sich auch in Geld ausdrücken und dadurch auf den Fahrpreis beziehen.

Als dritte Grundlage des städtischen Personenverkehrs gewinnen wir folgende g r u n d s ä t z l i c h e B e d i n g u n g f ü r d i e B e n u t z u n g e i n e s s t ä d t i s c h e n V e r k e h r s m i t t e l s :

F a h r p r e i s ≦ W e r t d e r A r b e i t s e r s p a r n i s + W e r t d e r Z e i t e r s p a r n i s.

Der Fahrpreis muß kleiner als, darf aber höchstens ebenso groß wie die Wertsumme aus der Arbeits- und Zeitersparnis sein.

Diese Bedingung läßt sich für jede Fahrt mit einem städtischen Verkehrsmittel aufstellen. Wird sie von dem einen Verkehrsmittel nicht erfüllt, so wählt der Einwohner das andere, das sie erfüllt. Wird sie von keinem Verkehrsmittel erfüllt, so geht er zu Fuß anstatt zu fahren oder die Ortsveränderung unterbleibt ganz. Wir erkennen also die erste und wichtigste der Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel darin, daß die Bewertung der gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis durch jeden Einwohner dem Fahrpreis für jede einzelne Fahrt eine besondere Obergrenze zieht, die aber von den Selbstkosten des Verkehrsmittels vollkommen unabhängig ist. Wenn der geforderte Fahrpreis diese Obergrenze im einzelnen Falle überschreitet, bleibt der Fahrgast aus. Von der Summe dieser jeweiligen Einzelentscheidungen hängt die Anzahl der Fahrgäste und von deren mittlerer Reiselänge weiterhin die Verkehrsleistung des Verkehrsmittels ab. Die Verkehrsleistung beeinflußt andererseits, zusammen mit der technisch-wirtschaftlichen Eigenart und Ausnutzung des Verkehrsmittels, die Selbstkosten. Erst diese, mittelbar vom Fahrpreis und seiner Abstufung, unmittelbar von der Verkehrsleistung beeinflußten Selbstkosten bilden in ihrer Gesamthöhe die allgemeine Untergrenze für die durch den Fahrpreis und seine Abstufung zu erzielende Einnahme, deren Unterschreitung die Preisgabe der Eigenwirtschaftlichkeit bedeuten würde.

Die beiden Grenzen sind also in ihrem Wesen grundsätzlich verschieden. Während die Obergrenze bei gegebener Bewertung, Arbeits- und Zeitersparnis nur für jede einzelne Fahrt ausgeprägt und rechnerisch bestimmbar ist, sich aber dem Wesen nach nicht als Durchschnittswert feststellen läßt, kann man aus der Untergrenze nur die durchschnittlichen Selbstkosten aller Fahrten errechnen. Es hängt aber noch vollkommen von der Anzahl der Fahrten, ihrer Länge und ihrem zeitlichen und örtlichen Auftreten ab, ob die Selbstkosten der einzelnen Fahrt und damit ihre notwendige Einnahme über oder unter diesen durchschnittlichen Selbstkosten liegen.

Die Obergrenze und die Untergrenze eines Fahrpreises sind ganz unabhängig voneinander und gewissermaßen gleitende Grenzen. Es kann also vorkommen, daß die von der Bewertung abhängige Obergrenze im einzelnen Falle unter den durchschnittlichen Selbstkosten liegt (z. B. für Einwohner mit geringem Einkommen, Erwerbslose). Es ist aber andererseits auch möglich, daß auf bestimmten Strecken die zur Deckung der Selbstkosten notwendige mittlere Einnahme/Fahrt die einzelnen Obergrenzen übersteigt (z. B. auf einer Zuschußlinie mit schlechter Platzausnutzung). Wir müssen deshalb auch diese Wesens-

formen und Zusammenhänge bei der Aufstellung der Richtlinien für eine zweckmäßige Fahrpreisgestaltung bei den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln berücksichtigen.

Die Wertabhängigkeit des Fahrpreises wurde bei diesen Verkehrsmitteln bisher nur wenig beachtet, während sie bei den Eisenbahnen schon längst als maßgebend erkannt worden ist, sie entspringt dort jedoch einem anderen Zusammenhang. Nach der übereinstimmenden Ansicht namhafter Verfasser auf diesem Gebiete [1, 5, 15, 26, 29 und 43] steht den Gesamtkosten einer Eisenbahnreise aus Fahrgeld, Verpflegung, Übernachtung, Gepäck, Zeitverlust usw. der Wert gegenüber, den der Reisende ihr je nach dem Zweck seiner Reise beimißt. Dieser Wert wird bei geschäftlichen Reisen meistens größer als bei Vergnügungs- und Erholungsreisen sein. Das Fahrgeld spielt demnach keine alleinige, sondern nur eine anteilige Rolle. Der einzige Wettbewerber ist z. Z. der Kraftwagen, während der Fußweg wegen der größeren Entfernungen ganz ausfällt. Deshalb bleibt das zwischenstädtische Verkehrsbedürfnis teilweise unbefriedigt, falls Eisenbahn und Kraftwagen wegen zu hoher Fahrpreise und Nebenkosten für die Benutzung ausscheiden. Diese beiden Verkehrsmittel schöpfen also, wenn die Gesamtkosten einer Reise irgendwie sinken, aus der großen Quelle eines unbefriedigten zwischenstädtischen Verkehrsbedürfnisses (z. B. die Fahrten auf Sonntagskarten, Ferienkarten, mit KdF- und anderen verbilligten Sonderzügen, nicht zuletzt auch die Motorisierung).

Im städtischen Personenverkehr hingegen sind alle Verkehrsmittel ständige Wettbewerber, die ihre Verkehrsanteile in erster Linie von den Fußgängern, dann auch voneinander und aus dem unbefriedigten Verkehrsbedürfnis, namentlich der größeren städtischen Entfernungen, entsprechend ihrer technisch-wirtschaftlichen Eigenart zu gewinnen trachten.

Aus der oben aufgestellten Bedingung für die Benutzung eines Verkehrsmittels geht hervor, daß hierbei vier wichtige Größen mitwirken, nämlich

1. die Arbeitsersparnis,
2. die Zeitersparnis,
3. die Bewertung dieser Ersparnisse,
4. der Fahrpreis,

deren Einfluß deshalb näher untersucht werden soll.

B. Die Beförderungsgüte.

Hierunter wollen wir die Arbeits- und Zeitersparnis und die sonstigen Eigenschaften des technischen Verkehrsmittels verstehen, die für seine Benutzung vorhanden sein müssen.

1. Die Arbeitsersparnis.

Sie ist am größten, wenn das Verkehrsmittel, motorisch angetrieben und von einem besonderen Führer gelenkt, unmittelbar vom Ausgangspunkt zum Ziel der Ortsveränderung fährt. Diesen Vorzug besitzt nur der eigene Kraftwagen mit Fahrer. Ihm folgen alle nicht-liniengebundenen Verkehrsmittel, insbesondere die eigenen, jedoch nicht das Fahrrad. Dieses nimmt eine Sonderstellung ein. Durch die Benutzung der rollenden Bewegung vermindert es den Bewegungswiderstand gegenüber dem Gehen und damit den Kraftaufwand. Es befähigt also seinen Benutzer, entweder bei gleichbleibendem Arbeitsaufwand den Weg in kürzerer Zeit als zu Fuß zurückzulegen, oder eine noch größere Zeitersparnis durch Arbeitsmehraufwand oder eine geringere Zeitersparnis bei gleichzeitiger Arbeitsersparnis herauszuholen. Außerdem schützt es, wie das Motorrad, seinen Benutzer nicht gegen die Einflüsse des Wetters. Es ist deshalb begreiflich, daß das Fahrrad das Verkehrsmittel besonders der jüngeren oder minderbemittelten Einwohner geworden ist, die seine geringe Arbeitsersparnis und seine von der Geschicklichkeit abhängige, aber ungenügende Sicherheit im städtischen Verkehr auf sich nehmen können oder mangels Geld auf sich nehmen müssen.

Bei den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln hängt die Arbeitsersparnis wesentlich von den notwendigen Zu- und Abgangswegen zwischen Ausgangspunkt und Einsteigestelle bzw. Aussteigestelle und Ziel und von den erforderlichen Umsteigewegen ab. Kraft- und arbeitsparend im weiteren Sinne wirken außerdem alle bei der Fahrt gebotenen Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten wie: leichter Zugang und Einstieg, genügendes Raumangebot im Wagen, ausreichende Anzahl, bequeme Anordnung und Bauart der Sitzplätze, getrenntes Raucherabteil, genügende Lüftung, Heizung und Beleuchtung, ruhiger und stoßfreier Lauf der Wagen, Schutz gegen die Einflüsse des Wetters, einfaches Lösen des Fahrausweises, höfliches Fahrpersonal.

Von diesen arbeitsparenden Größen ist nur das veränderliche Verhältnis der Zu- und Abgangswege zur Länge des beabsichtigten Weges meßbar und wichtig. Es wird darum auch zu untersuchen sein, welche Rolle es bei dem natürlichen Einflußgebiet eines Verkehrsmittels spielt. Die bei der Fahrt gebotenen Bequemlichkeiten ändern sich im ganzen Netz eines Verkehrsmittels immer nur allmählich, sie können deshalb als eigentümlich und ziemlich feststehend angesehen werden.

In diesem Zusammenhang ist auch das allerdings nicht genau meßbare Verhältnis zwischen der Verkehrsleistung eines Verkehrsmittels und der Anzahl der hierfür arbeitenden Menschen erwähnenswert. Benutzt

man die Anzahl der jährlich beförderten Fahrgäste und deren mittlere Reiselänge als Maßstab, so betrug es 1935 z. B. für die öffentlichen Verkehrsmittel in Berlin und Hamburg:

		je Mann
Schnellbahn	(U-Bahn Berlin) . . .	etwa 220 000 Fahrgast-km
„	(Hochbahn Hamburg) .	„ 175 000 „
Straßenbahn	(Berlin)	„ 197 000 „
„	(Hamburg)	„ 94 000 „
Omnibus	(Berlin)	„ 156 000 „
„	(Hamburg)	„ 61 000 „

Je Zug bzw. Fahrzeug beträgt es, an den Insassen gemessen, bis etwa 600 bei den Schnellbahnen, bis etwa 50 bei den Straßenbahnen, bis 6 bei den Privatkraftwagen und beim Fahrrad ist es niemals größer als 1. Die öffentlichen Verkehrsmittel stehen also in der Arbeitsersparnis, d. h. in der wirtschaftlichen Anwendung menschlicher Arbeitskraft für Beförderungsleistungen, allen voran.

2. Die Zeitersparnis.

Sie ist am größten, wenn das Verkehrsmittel im Augenblick des Bedürfnisses bereitsteht und unmittelbar vom Ausgangspunkt zum Ziel mit größtmöglicher Geschwindigkeit fahren kann. Hier steht wieder der eigene Kraftwagen an der Spitze. Bei den liniengebundenen Verkehrsmitteln ist die Zeitersparnis in jedem einzelnen Fall durch die Geschwindigkeit des Fußgängers, die Länge der notwendigen Zu- und Abgangswege, die Wartezeit an der Einsteigestelle, die Verlustzeit beim etwaigen Umsteigen und die Reisegeschwindigkeit des Verkehrsmittels bestimmt.

Im Bild 4 ist dargestellt, wie die %-Zeitersparnis in Abhängigkeit von der Länge des beabsichtigten Weges (Reiselänge) mit zunehmenden Verlustzeiten (Zugang, Warten, Umsteigen, Abgang) sinkt. Dabei wurde als Beispiel eine Straßenbahn mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 16 km/h gegen eine mittlere Fußgängergeschwindigkeit von 4 km/h angenommen.

Als weitere Zeitersparnis ist auch die Möglichkeit zu werten, dank der gebotenen Bequemlichkeiten während der Fahrt lesen oder sich sonstwie nützlich beschäftigen zu können.

3. Sonstige notwendige Eigenschaften.

Von besonderer Wichtigkeit ist auch die Frage, mit welcher Sicherheit die einzelnen Verkehrsmittel ihre Fahrgäste zu befördern vermögen. Genaue Unterlagen über die Unfälle je Fahrgast-km bei den städtischen Verkehrsmitteln sind zwar nicht vorhanden, aber es steht nach den bisherigen Aufzeichnungen zweifellos fest, daß die öffentlichen Verkehrs-

mittel, namentlich die Schnellbahnen mit besonderem Bahnkörper, ihre Aufgabe viel sicherer lösen als die eigenen Verkehrsmittel, von denen besonders das Fahrrad im städtischen Verkehr ein Sorgenkind ist und wegen seiner technischen Eigenart wohl bleiben wird.

Zu den notwendigen Eigenschaften des Verkehrsmittels gehören ferner Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit, auf die die Fahrgäste vertrauen, wenn sie es benutzen wollen. Darunter sind auch eine einsichtige Fahrpreispolitik, eine zeitliche und örtliche Stetigkeit des Fahrplanes und der Linienführung und eine für den Dienst an der Allgemeinheit einheitlich ausgerichtete Gefolgschaft zu verstehen, die alle für die ständige und gewohnheitsmäßige Benutzung des Verkehrsmittels und das gewissermaßen persönliche Verhältnis zwischen den Einwohnern und dem Verkehrsmittel eine oft nicht genügend beachtete Rolle spielen.

Im ganzen gesehen ist bei den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln die Arbeits- und Zeitersparnis vorwiegend durch das räumliche und zeitliche Verhältnis der gebotenen Fahrgelegenheit zum auftretenden Verkehrsbedürfnis bestimmt. Dabei stehen den Wünschen der Einwohner nach möglichst großer und häufiger Arbeits- und Zeitersparnis die Grundsätze einer wirtschaftlichen Betriebsgestaltung gebieterisch gegenüber. Beide Forderungen führen zu dem ständigen Bestreben, eine möglichst große Verkehrsleistung mit einer möglichst kleinen Betriebsleistung zu bewältigen.

Die wirtschaftliche Vergrößerung der Arbeits- und Zeitersparnis gehört hauptsächlich zu den Aufgaben der Linienführung [21], andererseits ist es auch Aufgabe der Betriebstechnik, durch die zweckmäßige Anlage der Haltestellen den Zugang zu den Verkehrsmitteln und das Umsteigen so leicht, und durch die zweckmäßige Bauart der Wagen und des Weges die Beförderung so angenehm wie möglich zu machen und dabei die mechanische Verlustarbeit möglichst gering zu halten. Die wirtschaftliche Vergrößerung der Zeitersparnis fällt außerdem ins Aufgabengebiet des Fahrplans und der Betriebstechnik der Wagen, des Weges und der Haltestellen. Es soll jedoch nicht Aufgabe dieser Abhandlung sein, die Mittel zur Vergrößerung der Arbeits- und Zeitersparnis bei den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln näher zu untersuchen.

C. Die Bewertung der Ersparnis.

Die jeweilige Bewertung der von den öffentlichen städtischen Verkehrsmitteln gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis ist eine rein persönliche Angelegenheit jedes einzelnen Einwohners, auf die ein Verkehrsunternehmen keinerlei Einfluß ausüben kann und die es deshalb nicht nur als gegeben hinnehmen, sondern auch als Massenerscheinung sorg-

fältig beachten muß. Es lassen sich bei der Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis drei Abhängigkeiten erkennen, nämlich

1. von den persönlichen Verhältnissen des Einwohners,
2. von der Kaufkraft des Geldes,
3. vom Wetter,

die näher untersucht werden sollen.

1. Die persönlichen Verhältnisse.

Die größte Rolle spielen darunter die wirtschaftlichen Verhältnisse des Einwohners, d. h. sein gesamtes Einkommen. Ein deutliches Abbild der grundsätzlichen Abhängigkeit der Bewertung vom Einkommen bildet die gleichzeitige Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch Einwohner verschiedenen Einkommens, d. h. das hierfür in einem bestimmten Zeitabschnitt ausgegebene Fahrgeld bei sonst gleichen Verhältnissen (Fahrpreisabstufung, Kaufkraft des Geldes, Wetter).

In der Untersuchung über „Die Lebenshaltung von 2000 Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenhaushaltungen" [37] sind sämtliche Ausgaben dieser Haushaltungen für ein Jahr (März 1927 bis Februar 1928) unterteilt angegeben, darunter auch die Ausgaben für die Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeitsstätte und zur Schule. Die sonstigen Fahrgeldausgaben sind jedoch nicht getrennt, sondern bei den Zwecken aufgeführt, für die sie entstanden sind. Die Haushaltungen wurden aus allen Gegenden des Reiches, vorwiegend aus Großstädten, als mustergültig ausgewählt und setzen sich zusammen aus:

896 Arbeiterhaushaltungen . . mit durchschnittlich 4,2 Personen.
546 Angestelltenhaushaltungen . mit durchschnittlich 3,6 Personen.
498 Beamtenhaushaltungen . . mit durchschnittlich 3,9 Personen.

Um die Ausgaben und Einnahmen auf die in der Statistik übliche Verbrauchereinheit, die erwachsene männliche Person als Vollperson, umzurechnen und um gleichzeitig die verschiedene Zusammensetzung der einzelnen Haushaltungen und damit den Altersaufbau zu berücksichtigen, wurde vom Statistischen Reichsamt hierzu ein bestimmter Schlüssel benutzt.

Im Teil I der Einzelschrift (S. 90, 138 und 139) sind die Haushaltungen nach den drei genannten Berufsgruppen und nach der Höhe des jährlichen Gesamteinkommens je Vollperson stufenweise zusammengefaßt, und die jährlichen Ausgaben je Vollperson für die öffentlichen Verkehrsmittel angegeben. Trägt man diese Ausgaben in Abhängigkeit vom Einkommen je Vollperson auf, so erhält man in Bild 5 das sehr bemerkenswerte Ergebnis, daß die Ausgaben für die Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeitsstätte und zur Schule in fast regelmäßiger geradliniger Abhängigkeit mit dem Einkommen steigen. Die

Ausgaben der Angestellten liegen bei gleichem Einkommen etwas höher als die der Arbeiter, die Ausgaben der Beamten liegen jedoch etwas niedriger als die der Arbeiter, zudem steigen sie bei den höheren Einkommen nicht mehr geradlinig, sondern langsamer an. Diese Unterschiede lassen sich vielleicht damit erklären, daß die zweiteilige Arbeitszeit bei den Angestellten häufiger war als bei den Arbeitern und Beamten, und daß die Beamten als Staats-, Reichs- oder Kommunalbeamte z. T. Freifahrkarten oder in den höheren Gehaltsklassen Dienstwagen ihrer Behörde benutzten. Auch dürfte die Anzahl der untersuchten Haushaltungen noch zu klein sein, um die statistische Grundforderung der großen Zahl schon zu erfüllen. Immerhin laufen alle drei Linien zwischen 750 und 2200 RM jährlichem Einkommen je Vollperson fast abstandsgleich.

Wenn bei diesem winzigen Ausschnitt aus dem gesamten städtischen Personenverkehr schon die Ausgaben für die Fahrten zur Arbeitsstätte und zur Schule eine regelmäßige Abhängigkeit vom Einkommen, ungeachtet aller Verschiedenheit der einzelnen städtischen und persönlichen Verhältnisse (Lage der Wohnungen, Arbeitsstätten und Schulen, Fahrpreisabstufung usw.) erkennen lassen, ist man geneigt, dieses Massengesetz der geradlinigen Abhängigkeit auch bei allen sonstigen Fahrgeldausgaben für die öffentlichen Verkehrsmittel zu erwarten. Es ist deshalb wertvoll, weitere Anhaltspunkte hierfür zu besitzen. Sie finden sich in einer Untersuchung über „Die Lebenshaltung minderbemittelter Familien in Hamburg“ [38]. Die untersuchten 300 Familien setzen sich zusammen aus:

146 Arbeiterhaushaltungen,
102 Lehrerhaushaltungen,
6 Beamtenhaushaltungen,
24 kaufm. Angestelltenhaushaltungen,
22 sonst. Angestelltenhaushaltungen.

Es sind für das Jahr 1926 die gesamten jährlichen Fahrgeldausgaben je Vollperson in stufenweiser Abhängigkeit vom Einkommen je Vollperson angegeben, jedoch ohne Trennung in die einzelnen Berufe. Die Vollpersonen sind nach einem etwas anderen Schlüssel als in der Untersuchung des Statistischen Reichsamtes berechnet.

Trägt man die Fahrgeldausgaben dieser Haushaltungen im halben Maßstab ebenfalls in Bild 5 ein, so ergibt sich wiederum eine geradlinige Abhängigkeit vom Einkommen, die mit den Ergebnissen aus der Reichsuntersuchung nahezu abstandsgleich verläuft. Eine etwas größere Streuung der Werte ist zwar vorhanden, sie erklärt sich aber durch die Vermischung der drei verschieden starken Berufsgruppen und durch ihre willkürliche und außerdem noch kleinere Auswahl.

Einen geradlinigen Zusammenhang zwischen der Einnahme der öffentlichen Verkehrsunternehmen und dem Einkommen (steuertechnisch gesehen) der Einwohner hat auch Sieber [33] festgestellt und benutzte dazu aus dem Statistischen Jahrbuch Deutscher Städte 1933 die Angaben über das Einkommen 1929 je Einwohner (nach Abzug des steuerfreien Teiles und der Familienermäßigung), über die Einnahmen der Straßenbahnen, Autobusse und Untergrundbahnen 1931 bzw. 1931/32 und über die Einwohnerzahlen 1931 in 17 deutschen Städten. Die so gewonnene geradlinige Abhängigkeit zeigt einen langsameren und fast verhältnisgleichen Anstieg der Verkehrseinnahme je Einwohner mit dem Einkommen je Einwohner, weil andere Maßstäbe benutzt wurden.

Als das gemeinsame Ergebnis dieser drei Untersuchungen über eine von der menschlichen Vernunft beeinflußte Massenerscheinung läßt sich feststellen, daß die jährliche Fahrgeldausgabe je Einwohner für die öffentlichen Verkehrsmittel unter sonst für alle Einwohner gleichen Verhältnissen (Fahrpreisabstufung, Kaufkraft des Geldes, Wetter) geradlinig, aber in stärkerem Maße als das Einkommen je Einwohner ansteigt bzw. sinkt.

Die geradlinige Abhängigkeit der jährlichen Fahrgeldausgaben y vom jährlichen Einkommen x läßt sich durch die allgemeine Formel

$$y = ax - b \text{ RM/Vollperson und Jahr}$$

ausdrücken, deren Festwerte a und b für die Reichsuntersuchung des Jahres 1927/28 aus Bild 5 für eine Berufsgruppe oder den Durchschnitt ermittelt werden könnten. Aus der Hamburger Linie ergibt sich für die gesamten Fahrgeldausgaben des Jahres 1926 beispielsweise ungefähr

$$y = 0{,}0352\,x - 6{,}80 \text{ RM/Vollperson und Jahr.}$$

Aus der Massenerscheinung der geradlinigen Abhängigkeit der Fahrgeldausgaben vom Einkommen bei den genannten gleichbleibenden Verhältnissen gewinnen wir nun rückschließend die für unsere Untersuchung besonders wichtige Erkenntnis über die eigentliche Ursache dieser Erscheinung: nämlich daß die Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis durch die Einwohner, die ja über die Benutzung eines Verkehrsmittels erst entscheidet, als Massenerscheinung geradlinig vom Einkommen abhängt. Diese Abhängigkeit umfaßt auch schon die übrigen persönlichen Verhältnisse, welche die Bewertung in geringem Grade mitbestimmen:

a) die Kräfte des einzelnen Menschen, vom Alter, Geschlecht und Gesundheitszustand abhängend, je beschwerlicher das Gehen fällt, um so höher wird die Arbeitsersparnis gewertet,

b) die Dringlichkeit der Zeitersparnis, die Länge der für den Lebensunterhalt notwendigen Arbeitszeit und die Häufigkeit und Regelmäßigkeit des Verkehrsbedürfnisses. Wer täglich und

regelmäßig fahren muß, ist zwar bereit, jährlich insgesamt mehr an Fahrgeld auszugeben als der Gelegenheitsfahrer, will aber für die einzelne Fahrt weniger als dieser bezahlen.

Auch der im Laufe eines Jahres sich ändernde Einfluß des Wetters ist in dieser Abhängigkeit bereits als ausgeglichen enthalten.

Maßgebend für die zu erwartende Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis in der Summe aller Einzelfälle einer Stadt ist aber nicht das durchschnittliche Einkommen, sondern die Häufigkeit der verschiedenen Einkommen je Einwohner oder Vollperson und das sich daraus ergebende Bild über die Einkommensverteilung in einer Stadt.

Diese Einkommensverteilung spiegelt sich z. B. für die Lohn- und Gehaltsempfänger, die mit 354 000 den überwiegenden Teil der erwerbstätigen Bevölkerung in Hamburg ausmachen, der gerade auf die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist, in der Abstufung der verkauften Invaliden- und Angestelltenversicherungsmarken wieder. Über das Jahr 1935 wurden für den Hamburgischen Staat folgende Angaben[1] veröffentlicht:

Verkaufte Invaliden-Versicherungsmarken.

Stufe	Wochenverdienst bis RM	%-Anteil
I	6	3,10
II	12	17,43
III	18	12,59
IV	24	7,97
V	30	7,47
VI	36	8,49
VII	42	10,10
VIII	48	32,79
IX	freiwillige	0,01
X	Höherversicherung	0,05

Verkaufte Angestellten-Versicherungsmarken.

Klasse	Monatsverdienst bis RM	%-Anteil
A	50	11,04
B	100	14,75
C	200	32,63
D	300	22,64
E	400	10,32
F	500	4,33
G	600	2,75
H	freiwillige Höherversicherung	1,16
J		0,19
K		0,19

[1] Statistisches Jahrbuch der Freien und Hansestadt Hamburg 1935/36 S. 162 und 163.

Der Schwerpunkt dieser monatlichen Löhne und Gehälter lag also 1935 in Hamburg bei etwas über 200 RM. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß im Monatsdurchschnitt dieses Jahres noch 84 000 Arbeitslose im Gebiet Groß-Hamburg vorhanden waren. Die Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis wird infolge dieser Verhältnisse noch ziemlich niedrig anzusetzen sein.

In einem weiteren Abschnitt der genannten Einzelschrift [37] unter „Einfluß der Erwerbslosigkeit auf die Einnahmen- und Ausgabengestaltung in Arbeiterhaushaltungen" (S. 77) sind auch Angaben über die Verschiebung der Ausgaben enthalten. Es wurden 54 Haushaltungen mit einer durchschnittlichen Erwerbslosigkeit des Mannes von 15 Wochen im Jahr untersucht. Es zeigt sich, daß die Ausgaben verschieden stark zurückgehen, am wenigstens für Wohnung und Nahrungsmittel, am meisten für die entbehrlichen und ersetzbaren Dinge, zu denen auch die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gehört. Es fielen die monatlichen Verkehrsausgaben (für Fahrrad und dgl. und die öffentlichen Verkehrsmittel) um 78,2 %, als in der ersten Gruppe das durchschnittliche Monatseinkommen einer Familie von 216,77 RM auf 146,69 RM, also um 32,3 % sank. Für die zweite Gruppe mit höherem Einkommen (292,05 auf 206,14 RM = 29,4 % Rückgang) fielen die Verkehrsausgaben nur um 39,1 %. Längere Erwerbslosigkeit wirkt sich außerdem anscheinend verzögernd aus [42, S. 10].

2. Die Kaufkraft des Geldes.

Neben der Höhe und der Verteilung der einzelnen Einkommen spielt auch die Kaufkraft des Geldes eine wichtige Rolle. Sie steht im umgekehrten Verhältnis zu den Kosten für die Gesamtlebenshaltung in einer Stadt, die von den Statistischen Ämtern für jeden Monat berechnet werden, und mit deren Hilfe sich Einkommen und Fahrpreise verschiedener Jahre zu Vergleichszwecken auf eine gleiche Kaufkraft des Geldes umrechnen lassen. Voraussetzung ist dabei, daß man aus diesen nur für einen Haushalt bestimmter Größe berechneten Lebenshaltungskosten auf die allgemeine Kaufkraft des Geldes in einer Stadt schließen darf.

3. Das Wetter.

Das Wetter hat nur im einzelnen Falle besonderen Einfluß auf die Bewertung. Gutes Wetter läßt dem Fußgänger das Gehen angenehm erscheinen, besonders bei den kurzen und mittleren Entfernungen. Schlechtes Wetter (Regen, Wind, Kälte) vergrößert die für einen Fußweg insgesamt aufzubringende Kraft und damit die Arbeitsersparnis bei Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels. Dies führt zu den bekannten jahreszeitlichen Einflüssen des Wetters auf die Benutzung der

Verkehrsmittel. Man kann aber auch im einzelnen feststellen, daß z. B. bei überspannten Fahrpreisen für die kürzeren Strecken die mittlere Reiselänge der Straßenbahnfahrgäste bei Regenwetter wesentlich sinkt, weil dann viele kurze und mittlere Strecken mehr gefahren werden, für die bei gutem Wetter die Bedingung für die Benutzung eines Verkehrsmittels wegen des zu hohen Fahrpreises nicht erfüllt wird.

D. Das Einflußgebiet und seine Abhängigkeit.

Die Bedingung für die Benutzung eines Verkehrsmittels

Fahrpreis $\leq$ Wert der Arbeitsersparnis + Wert der Zeitersparnis

läßt sich als Formel ausdrücken, wenn man folgende Größen einführt:

V_f = mittlere Geschwindigkeit des Fußgängers . . km/h
V = mittlere Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes km/h (einschließlich Warte- und Umsteigezeiten)
L = Länge des beabsichtigten Weges . . . . . km
$2R$ = Zu- und Abgangsweg . . . . . km
F = Fahrpreis . . . . . Rpf/Fahrt
w_1 = Bewertung der Arbeitsersparnis . . . . . Rpf/km
w_2 = Bewertung der Zeitersparnis . . . . . Rpf/min

Setzen wir bei der Benutzung des Verkehrsmittels voraus, daß die Länge L des beabsichtigten Weges (Fußweg vom Ausgangspunkt zum Ziel) im Mittel gleich dem Fahrweg (Reiselänge) sein wird, so lautet die Formel:

$$F \leq (L - 2R)\, w_1 + \left(60\, L \left(\frac{1}{V_f} - \frac{1}{V}\right) - \frac{120\, R}{V_f}\right) w_2 \qquad \text{Rpf/Fahrt}$$

Daraus ergibt sich für die Gleichheitsbedingung der Grenzwert R als Halbmesser des kreisförmig gedachten[1] Einflußgebietes einer Haltestelle zu

$$R = \frac{60\, L \left(\frac{1}{V_f} - \frac{1}{V}\right) w_2 + L\, w_1 - F}{120 \frac{w_2}{V_f} + 2\, w_1} \text{ km} \qquad (1)$$

Das Einflußgebiet selbst ergibt sich zu

$$G = \pi\, R^2 \text{ km}^2$$

Das Einflußgebiet besteht nach diesen Formeln aus zwei sich ergänzenden Teilen, die als Kreise um die Einsteigestelle des Fahrtbeginnes und die Aussteigestelle des Fahrtendes zu denken sind. Die Halbmesser dieser beiden Teileinflußgebiete sind als im Durchschnitt gleich groß zu R eingesetzt worden. Das schließt aber nicht aus, daß sich im ein-

[1] Ohne Berücksichtigung der durch die Bebauung gestalteten Zugangswege.

zelnen Falle die beiden Teileinflußkreise wechselseitig vergrößern oder verkleinern, wenn der Zugangsweg kleiner oder größer als der Abgangsweg wird.

Die Grenzen des Einflußgebietes eines Verkehrsmittels sind als veränderlich zu denken, denn sie hängen

1. von der Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis durch die Einwohner,
2. von der Länge des beabsichtigten Weges (Reiselänge),
3. von der gebotenen Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes,
4. vom geforderten Fahrpreis

ab. Das Einflußgebiet besitzt also nur für die einzelne beabsichtigte Ortsveränderung, für die die Werte dieser vier Größen festliegen, eine bestimmte errechenbare Ausdehnung. Ein anschauliches Bild seines Wesens und seiner Abhängigkeiten läßt sich deshalb nur durch einige Berechnungsbeispiele gewinnen.

1. Die Bewertung der Ersparnis.

Die Bewertung der gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis durch die Einwohner kann je nach den im vorigen Abschnitt untersuchten Verhältnissen und Umständen für die einzelnen Fahrten ganz verschieden sein, sie ist gewissermaßen weitgehend beweglich. Um ihre Auswirkung auf das Einflußgebiet überhaupt rechnerisch darstellen zu können, muß man schon zu bestimmten Annahmen greifen.

Wir wählen als Beispiel eine Straßenbahnfahrt mittlerer Länge ohne Umsteigen. Es werden angenommen:

$$V_f = 4\ \text{km/h} \quad V = 16\ \text{km/h} \quad L = 4\ \text{km} \quad F = 20\ \text{Rpf}$$

Damit ergibt sich aus Formel (1)

$$R = \frac{45\, w_2 + 4\, w_1 - 20}{30\, w_2 + 2\, w_1}\ \text{km}$$

Für jeden Wert von R sind nun zwei Grenzfälle zu unterscheiden, zwischen denen die paarweise Bewertung schwanken kann und zwar in vielfältigster Weise:

a) alleinige Bewertung der Arbeitsersparnis. Hierfür ist $w_2 = 0$.

b) alleinige Bewertung der Zeitersparnis. Hierfür ist $w_1 = 0$.

In der Statistik der städtischen Verkehrsunternehmen hat es sich eingebürgert, den Fahrpreis auf die Fahrstrecke, d. h. nur auf die Arbeitsersparnis zu beziehen, doch dürfte diese Verallgemeinerung des einen Grenzfalles nicht ganz richtig sein, weil alle Fahrgäste auch Wert auf die Zeitersparnis legen. Der gezahlte Fahrpreis zerfällt je nach der Höhe der beiden Bewertungen stets in diese beiden Anteile.

Im Bild 6 sind für das gewählte Beispiel die R-Kurven für verschiedene Werte von w_1 und w_2 aufgetragen. Aus diesen Kurven lassen sich die für einen Einwohner vorausgesetzten paarweisen Mindestbewertungen w_1 und w_2 entnehmen, damit bei der gedachten Straßenbahnfahrt z. B. seine Wohnung von dem Einflußkreis der in einer bestimmten Entfernung R liegenden Straßenbahnhaltestelle gerade noch erfaßt wird. Nimmt man diese Entfernung einmal zu R = 0,55 km an, die etwa der üblichen Anschauung vom mittleren Einflußbereich einer Straßenbahnlinie entspricht, so ergeben sich für das gewählte Beispiel Mindestwertpaare von z. B. $w_1 = 4$ Rpf/km und $w_2 = 0{,}3$ Rpf/min, oder $w_1 = 5$ und $w_2 = 0{,}2$, oder $w_1 = 3$ und $w_2 = 0{,}4$.

2. Die Reiselänge.

Mit steigender Reiselänge müßte auch der Fahrpreis steigen. Um dessen Einfluß auszuschalten, wurde ein gleichmäßiger Fahrpreis von 5 Rpf/km, also F = 5 L eingesetzt. Für w_1 und w_2 wollen wir als geforderte Mindestbewertung $w_1 = 4$ Rpf/km und $w_2 = 0{,}3$ Rpf/min annehmen. Lösen wir die Gleichung (1) nach R = f (L) auf, so erhalten wir

$$R = 0{,}1397\ L$$

Der Halbmesser des Einflußgebietes wächst grundsätzlich mit der Reiselänge im gleichen Verhältnis, das Einflußgebiet selbst aber im quadratischen Verhältnis (Bild 7). Bei höherer Mindestbewertung als angenommen liegen die Kurven über, bei niedrigerer Mindestbewertung unter denen des Bildes. Die in der Formel enthaltene Erkenntnis hat aber nur beschränkten Wert, weil kein liniengebundenes städtisches Verkehrsmittel einen gleichbleibenden Fahrpreis/km erhebt. Wir werden deshalb auch noch wirkliche Betriebsverhältnisse an Hand ihrer bestehenden Fahrpreisabstufungen zu untersuchen haben.

3. Die Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes ergibt sich aus der reinen Fahrzeit des Verkehrsmittels zwischen Einsteigestelle und Aussteigestelle, zuzüglich der Wartezeit an der Einsteigestelle und einer etwaigen Wartezeit an der Umsteigestelle, die beide im Mittel gleich der jeweiligen halben Zugfolge in min sind. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes wird durch diese Wartezeiten, besonders bei kurzen Reiselängen, stark herabgedrückt, wie schon Bild 4 erkennen ließ.

Lösen wir die Gleichung für unser Beispiel nach $R = f(V)$ auf, so ergibt sich

$$R = 0{,}823 - \frac{5{,}23}{V}$$

Wie Bild 8 zeigt, wächst der Halbmesser des Einflußgebietes und damit das Einflußgebiet selbst mit zunehmender Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes immer langsamer. Für andere Werte von w_1 und w_2 liegen die Kurven entsprechend höher oder tiefer.

4. Der Fahrpreis.

Wir verfolgen unser angenommenes Beispiel und lösen die Gleichung nach $R = f(F)$ auf, so wird

$$R = 1{,}735 - 0{,}0588\,F$$

Auch hier liegen bei anderer als der angenommenen Bewertung die Kurven über bzw. unter denen des Bildes 9. Der Halbmesser des Einflußgebietes wächst grundsätzlich geradlinig, das Gebiet selbst quadratisch mit sinkendem Fahrpreis. Wird für das gewählte Beispiel der Fahrpreis von 20 Rpf um 25 % auf 15 Rpf herabgesetzt, so würde das Einflußgebiet um 133 % wachsen. Das Einflußgebiet eines bestehenden Verkehrsmittels könnte also vom Verkehrsunternehmen viel stärker durch eine Fahrpreissenkung als durch eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vergrößert werden. Mit diesen beiden Maßnahmen sind übrigens die Möglichkeiten erschöpft, das Einflußgebiet durch betriebliche Maßnahmen zu erweitern.

5. Beispiele aus dem Betrieb.

a) Die öffentlichen schienengebundenen Verkehrsmittel in Hamburg.

Die drei wichtigsten öffentlichen Verkehrsmittel in Hamburg sind die Straßenbahn, die Hochbahn und die Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn (weiterhin nur Vorortbahn genannt). Wir wollen deren Grenzhalbmesser der Einflußgebiete für Einzelfahrten verschiedener Länge ($L = 1$ bis 10 km) im Stadtverkehr ohne Umsteigen aus ihren mittleren betrieblichen Verhältnissen und für eine angenommene Bewertung berechnen und setzen dazu folgen Werte ein:

Allgemein: $V_f = 4$ km/h $w_1 = 4$ Rpf/km $w_2 = 0{,}3$ Rpf/min
mittlere Zugfolge 5 min
V_v mittlere Reisegeschwindigkeit des Verkehrsmittels nach dem Fahrplan.

Daraus ergibt sich für alle drei Verkehrsmittel die Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes zu

$$V = 1 : \left(\frac{1}{V_v} + \frac{2{,}5}{60\,L}\right) \text{ km/h}$$

Straßenbahn: $V_v = 16$ km/h mittlerer Halteabstand 340 m

Fahrpreise:	bis 2 km	bis 4 km	über 4 km
	15 Rpf	20 Rpf	25 Rpf

Hochbahn: $V_v = 28{,}5$ km/h mittlerer Halteabstand 890 m

Fahrpreise:	bis 2,7 km (3 Haltest.)	bis 4,5 km (5 Haltest.)	über 4,5 km
	15 Rpf	20 Rpf	25 Rpf

Vorortbahn: $V_v = 31{,}4$ km/h mittlerer Halteabstand 1360 m (Stadtbahnstrecke Altona—Barmbeck)

Fahrpreise:	bis 8 km	über 8 km
(3. Klasse)	15 Rpf	20 Rpf

Setzen wir die allgemein feststehenden Werte in die für R gefundene Formel (1) ein, so ergibt sich für alle drei Verkehrsmittel bei der angenommenen Bewertung

$$R = 0{,}5\,L - \left(\frac{18\,L}{17\,V} + \frac{F}{17}\right) \text{ km}$$

Nach dieser Formel sind die Halbmesser der Einflußgebiete berechnet und im Bild 10 eingetragen. Sie steigen bei allen drei Verkehrsmitteln mit zunehmender Reiselänge sehr schnell und geradlinig an, weil gleichzeitig der Fahrpreis/km ab- und die Reisegeschwindigkeit des Fahrgastes zunimmt. Das stellenweise sprunghafte Absinken des R-Wertes ist durch den rechnerischen Beginn der nächst höheren Fahrpreisstufe bedingt. Für andere Bewertungen als angenommen liegen die Linien entsprechend über oder unter denen des Bildes 10. Das Einflußgebiet selbst ergibt sich aus den Kreisen, die um die einzelnen Haltestellen der drei Verkehrsmittel mit den nach Bild 10 zugehörigen Halbmessern zu schlagen sind. Dadurch wird zugleich der verschiedene mittlere Haltestellenabstand berücksichtigt.

Das größere Einflußgebiet der Vorortbahn ist hauptsächlich auf ihren sehr niedrigen Fahrpreis zurückzuführen. Es ist daher auch erklärlich, daß deren Betriebszählung der angekommenen Fahrgäste vom 22. November 1934[1] eine mittlere Reiselänge der 1. Zone von 4,76 km, das sind nur 59,5 % Ausnutzung der gebotenen 8 km, aufwies, während bei der Hochbahn (Zählung vom 5. März 1936) die erste Fahrpreisstufe der Einzelkarten zu 86,4 % und die zweite zu 91,1 % ausgenutzt wurden. Unter Vernachlässigung der annähernd gleichen Zeitersparnis stellte sich dadurch folgendes Preisverhältnis der Arbeitsersparnis für die Einzelkarten ein:

Vorortbahn	3,1 Rpf/km
Hochbahn (bis 3 Haltestellen)	6,5 Rpf/km
Hochbahn (bis 5 Haltestellen)	4,9 Rpf/km

[1] Statistisches Jahrbuch 1934/35 der Freien und Hansestadt Hamburg, S. 104.

Bemerkenswert ist, daß die Halbmesser des Einflußgebietes der Hochbahn und der Vorortbahn bei einer Reiselänge von 2 km für dieses Beispiel gleich Null werden. Das bedeutet, daß bei den eingesetzten Betriebsverhältnissen (Reisegeschwindigkeit und Fahrpreis) alle Einwohner, welche die Arbeitersparnis nicht höher als 4 Rpf/km und die Zeitersparnis nicht höher als 0,3 Rpf/min bewerten, diese beiden Verkehrsmittel für Strecken unter 2 km nicht mehr benutzen werden. Die beiden Schnellbahnen können also Kurzstreckenfahrten nur noch von den Einwohnern erwarten, die die beiden Ersparnisse höher bewerten. Die Bedienung des Kurzstreckenverkehrs ist jedoch bei beiden Schnellbahnen wegen ihrer großen mittleren Halteabstände (890 m bzw. 1360 m) nur eine gelegentliche und örtlich beschränkte Teilaufgabe, sie ist dagegen eine Hauptaufgabe der Straßenbahn. Deren Einflußgebiet hört aber unter den angegebenen Verhältnissen schon bei einer Reiselänge von 2,8 km auf. Das ist erklärlich, wenn man die Bedingungen für die Benutzung der Straßenbahn aufstellt. Für die Reiselänge von 4 km ergeben eine Arbeitersparnis von 4 km und eine Zeitersparnis von 42,5 min zusammen 28,75 Rpf als Gesamtwert der Ersparnis. Der geforderte Fahrpreis soll kleiner als, aber höchstens gleich dem Gesamtwert der Ersparnis sein. Bei einem Fahrpreis von 20 Rpf ist diese Bedingung noch erfüllt. Bei 2 km Reiselänge ist der Gesamtwert der Ersparnis 14 Rpf. Der geforderte Fahrpreis von 15 Rpf erfüllt die Bedingung also nicht mehr. Dies ist um so beachtlicher, als die Straßenbahn feste Zahlgrenzen und ungeteilte Teilstrecken besitzt, so daß der Fahrpreis für eine 2-km-Fahrt auch 20 Rpf und für eine 4-km-Fahrt auch 25 Rpf betragen kann, während bei der Hochbahn und der Vorortbahn die Zahlgrenzen infolge der Fahrpreisberechnung nach Haltestellenabschnitten bzw. Kilometern sozusagen beweglich sind. Die Straßenbahn ist durch diese Verhältnisse bei der Erfüllung ihrer wichtigen Aufgabe, das Verkehrsbedürfnis über kurze und mittlere Strecken befriedigen zu helfen, sehr benachteiligt. Um ihr bei einer Reiselänge von 2 km noch ein Einflußgebiet mit einem Halbmesser von 0,25 km bei der angenommenen Mindestbewertung zu sichern, müßte der Fahrpreis für diese Strecke etwa

$$F = \left(8{,}5 - \frac{18}{V}\right) L - 17\,R = 9{,}8 \text{ Rpf}$$

betragen. Der Kurzstreckenfahrpreis liegt aber heute je km über dem Reichsbahnfahrpreis 2. und teilweise sogar 1. Klasse.

b) Verlegung von Zahlgrenzen.

Ein anderes Beispiel bietet die Verlegung zweier Straßenbahnzahlgrenzen (Bild 11). Es handelt sich dabei um zwei Straßenbahnstrecken A—Z mit vier Linien und B—Z mit zwei Linien, die wie die dazwischen

liegende Schnellbahn, deren Haltestelle C ist, zu einem gemeinsamen Ziel Z fahren. Die Straßenbahnzahlgrenzen lagen vorher etwas willkürlich in A_1 und B_1 und wurden, ihrem Wesen entsprechend, in die Verkehrsknotenpunkte A und B verlegt. Dadurch ermäßigte sich der Einzelfahrpreis für die Strecken A—Z und B—Z von 20 Rpf auf 15 Rpf, die auch die Schnellbahn erhebt. Um festzustellen, wie sich der Einflußbereich der Straßenbahnhaltestellen A und B für eine Einzelfahrt ohne Umsteigen nach dem Ziel Z vergrößert hat, müssen wir folgende Betriebswerte einsetzen:

1. Straßenbahn.

Strecke A—Z	L = 2,4 km	F = 20 bzw. 15 Rpf
	Fahrzeit 9,75 min	V_v = 14,8 km/h
	Wagenfolge 3 min	V = 12,8 km/h
Strecke B—Z	L = 2,5 km	F = 20 bzw. 15 Rpf
	Fahrzeit 9,25 min	V_v = 16,2 km/h
	Wagenfolge 6 min	V = 12,3 km/h

2. Schnellbahn.

Strecke C—Z	L = 2,9 km	F = 15 Rpf
	Fahrzeit 5 min	V_v = 34,8 km/h
	Wagenfolge 5 min	V = 23,2 km/h

Da die Schnellbahn einen Bogen macht, muß für sie ein kleinerer Wert L = 2,5 km als beabsichtigte Reiselänge eingesetzt werden. Für dieses Beispiel wollen wir wieder V_f = 4 km/h, aber eine höhere Bewertung w_1 = 5 Rpf/km und w_2 = 0,4 Rpf/min annehmen, um auch für F = 20 Rpf noch einen wirklichen R-Wert zu bekommen. Mit der Formel (1) für R erhalten wir folgende Ergebnisse:

Halbmesser des Einflußkreises der Straßenbahnhaltestelle A

für F = 20 Rpf R_a = 0,086 km
für F = 15 Rpf R_a = 0,313 km

Halbmesser des Einflußkreises der Straßenbahnhaltestelle B

für F = 20 Rpf R_b = 0,118 km
für F = 15 Rpf R_b = 0,345 km

Halbmesser des Einflußkreises der Schnellbahnhaltestelle C

für F = 15 Rpf R_c = 0,450 km

Durch diese Vergrößerung des Einflußbereiches der beiden Straßenbahnhaltestellen A und B auf das 13- bzw. 8,5fache (Bild 11) ist eine teilweise Umwanderung der Kurzstreckenfahrgäste von der Schnellbahn zu den 6 Straßenbahnlinien eingetreten, die sich in einem Verkehrsrückgang von 23 % des Bahnhofes C gegen einen mittleren Verkehrsrückgang von 10,9 % aller Bahnhöfe der Schnellbahn innerhalb des gleichen Zeitabschnittes äußerte.

(Fortsetzung folgt.)

Die gegenwärtige Organisation der Straßenverwaltung in Deutschland[1].

Von

Reichsbahnassessor Dr. Krumstroh in Hamburg.

(Mit einer Übersichtskarte.)

I.

Beziehungen zwischen Eisenbahn- und Straßenverwaltung.

Das Schienennetz der Deutschen Reichsbahn umfaßt rund 55 000 km; und die Länge aller dem Verkehr von Ort zu Ort dienenden Straßen in Deutschland (Reichsstraßen, Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung)[2] beträgt rund 205 000 km. Angesichts dieser Ausdehnung und Engmaschigkeit der beiden Netze ist es nicht verwunderlich, daß wir in Deutschland rund 21 500 Kreuzungen zwischen Reichs- und Landstraßen und Schienenwegen haben[3]. Und da im Gegensatz zu den Reichsautobahnen, die von vornherein frei von allen niveaugleichen Schienenkreuzungen gebaut sind, beim Bau der Eisenbahnen ein Bedürfnis zur Herstellung schienenfreier Straßenkreuzungen noch nicht oder nur in seltenen Fällen bestand, so erklärt es sich, daß von den 21 500 Kreuzungen nur rund 6 500 schienenfrei, dagegen rund 15 000 schienengleich sind.

Die Kreuzungen zwischen Schienenweg und Straße sind die Punkte, wo Eisenbahnverwaltung und Straßenverwaltung sich berühren. Jeder von

[1] Der Aufsatz ist Anfang März 1938 abgeschlossen; die Organisationsverhältnisse der Straßenverwaltung in Österreich konnten daher noch nicht mit erfaßt werden.

[2] § 1 des Gesetzes über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (RGBl. I S. 243).

[3] Die genaue Zahl beträgt nach dem Stand von Mitte 1937: Kreuzungen zwischen Reichs- und Landstraßen mit a) Reichsbahnstrecken: 17 057, b) Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs: 1 449, c) Bahnen des nicht allgemeinen Verkehrs (nebenbahnähnliche Kleinbahnen) und sonstigen Bahnen (ausschließlich Straßenbahnen und Grubenbahnen): 2 838, zusammen 21 344.

beiden Verkehrswegen empfindet den anderen als störend in seinem sonst freien Verlauf. In den sonst auf beiden Verkehrswegen nur in den Längsrichtungen verlaufenden Verkehr bricht ein Querverkehr ein, der in allen Fällen besondere Anlagen erfordert, sei es nun, daß zur Herstellung einer schienenfreien Kreuzung umfangreiche, meist sehr kostspielige Kreuzungsbauwerke und Dammschüttungen oder Einschnitte erforderlich sind, sei es, daß Schranken errichtet werden müssen, Personal für deren Bedienung bereitstehen muß, und daß von dem Eisenbahnunternehmer, wenn auch nicht die öffentlich-rechtliche Straßenbaulast, so doch die tatsächliche Unterhaltung der Straße zwischen den Schienen und eine gewisse Strecke rechts und links der Schienen übernommen werden muß. Alle diese Einrichtungen haben für die Eisenbahnverwaltung von jeher Anlaß zu fortlaufenden Verhandlungen und dauernder Fühlungnahme mit den für die Verwaltung der Straßen zuständigen Behörden gegeben. Seit dem Beginn der Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Landstraßen, insbesondere aber seit dem außerordentlichen Aufschwung des motorischen Landstraßenverkehrs in den letzten Jahren ist die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnverwaltungs- und Straßenverwaltungsbehörden immer notwendiger geworden. Die niveaugleichen Kreuzungen zwischen Schienenwegen und Landstraßen erweisen sich als immer unangenehmer sowohl für den Schienenverkehr wie für den Verkehr auf den Straßen. Einmal steht die Frage der gegenüber früher ganz außerordentlich verstärkten Sicherung der schienengleichen Kreuzungen durch Warnlichter als Ersatz für Schranken und durch die sogenannten Baken[1] im Vordergrunde, die immer nur in gegenseitigem Zusammenarbeiten zu lösen ist und bei der z. T. sogar eine gemeinsame Beteiligung an den Kosten vorgesehen ist. Ergänzend muß in vielen Fällen eine weitgehende Sichtverbesserung an den Kreuzungsstellen stattfinden. Darüber hinaus ist die Umwandlung von schienengleichen Kreuzungen in schienenfreie Über- oder Unterführungen für alle beteiligten Verwaltungsstellen eine außerordentlich wichtige und dankenswerte Aufgabe, die gleichfalls nur in gegenseitigem engen Zusammenarbeiten gelöst werden kann. Denn wenn auch die von mancher Seite erhobene Forderung auf möglichst sofortigen schienenfreien Umbau zum mindesten aller Kreuzungen mit Reichsstraßen[2] aus finanziellen Gründen gänzlich unmöglich ist, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen, daß unsere Verkehrspolitik bei ihrem Streben nach Verbesserung aller Verkehrsverhält-

[1] Vergleiche VO. des Reichsverkehrsministers vom 24. September 1935, RGBl. I S. 1181.

[2] Die Zahl der schienengleichen Kreuzungen von Reichsstraßen mit Reichsbahnstrecken beträgt allein 2234.

nisse sich in den nächsten Jahrzehnten der Aufgabe der schrittweisen Verbesserung dieses Übelstandes und der Umwandlung besonders gefährdeter Kreuzungen in hervorragendem Maße annehmen wird.

Bei dieser Sachlage erscheint es angesichts der vollständigen Umgestaltung, der das Straßenwesen in Deutschland in den letzten Jahren unterworfen gewesen ist, nützlich, einmal die gegenwärtigen Organisationsverhältnisse in der deutschen Straßenverwaltung darzustellen. Es sind zwar bereits in den letzten Jahren in der engeren Fachliteratur des Straßenbaues[1], in verwaltungsrechtlichen Zeitschriften[2] und auch in der Presse[3] verschiedentlich Mitteilungen über die Maßnahmen, die die Gesetzgebung des neuen Reiches auf dem Gebiet des allgemeinen Straßenwesens getroffen hat, erschienen. Bei der engen Berührung von Eisenbahnverwaltung und Straßenverwaltung dürfte es aber auch für den Leserkreis des Archivs für Eisenbahnwesen von Interesse sein, einen Überblick über die gegenwärtigen Verhältnisse in der deutschen Straßenverwaltung zu erhalten.

II.

Die Gründe für die Neuregelung des Straßenwesens.

Um die Neuerungen und die seit 1933 erzielten Fortschritte auf dem Gebiet der Straßenverwaltung voll würdigen zu können, bedarf es zunächst eines Rückblicks auf den früheren Zustand. Dabei ergibt sich für den größten Teil Deutschlands, nämlich für die preußischen Gebietsteile, folgendes Bild. Ursprünglich sah der preußische Staat den Bau und die Unterhaltung der großen Durchgangsstraßen als eine Aufgabe des Staates an (§§ 1 und 11 II 15 ALR.). Die Anlage und die Unterhaltung der minderwichtigen Straßen lag dagegen schon damals ebenso wie heute den Gemeinden[4] und Kreisen ob. Nach dem Aufkommen der Eisenbahnen in der Mitte des 19. Jahrhunderts und dem fast völligen Übergang des Verkehrs über größere Strecken auf die neuen Schienenverkehrswege änderte sich aber in Preußen die Auffassung über die Notwendigkeit der Beteiligung des Staates an der Unterhaltung der Straßenverkehrswege. Es wurde die Meinung vorherrschend, daß der Staat wohl für die

[1] Vergleiche vor allem die Aufsätze von Schulze in der „Straße" 1934 Heft 1 und Heft 9, 1935 Heft 22 und 1936 Heft 2 sowie im Jahrbuch 1936 (Seite 17 ff.) der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen.

[2] Vergleiche den Aufsatz des Verfassers im Reichsverwaltungsblatt 1935 Nr. 3 S. 19.

[3] Vergleiche Schulze in der „Berliner Börsenzeitung" vom 19. Dezember 1934 (Nr. 593) und vom 18. Mai 1935.

[4] Vergleiche ALR. § 13 II 15.

Eisenbahnen sorgen müsse, dagegen die Betreuung der Landstraßen ganz aus der Hand geben und den Provinzen überlassen könne. Der Abschluß dieser Entwicklung war der § 18 des Gesetzes vom 8. Juli 1875[1] betreffend die Ausführung des Dotationsgesetzes vom 30. April 1873. Zusammen mit der Übertragung einiger anderer Zweige der Staatsverwaltung auf die Selbstverwaltungskörper wurden durch das Gesetz vom 8. Juli 1875 die Staatschausseen mit allem, was dazu gehörte[2], auf die Provinzialverbände übertragen. Kraft Gesetzes ging das Eigentum an den ehemaligen Staatsstraßen und die öffentlich-rechtliche Wegebaulast auf die Kommunalverbände über.

Der preußische Staat zog sich also seit dem Jahre 1875 von der Beteiligung am Straßenbau gänzlich zurück. Daß er den Provinzialverbänden nach dem erwähnten Gesetz vom 30. April 1873 zum Ausgleich für die ihnen auferlegte neue Last der Straßenunterhaltung sogenannte Dotationen jährlich überweisen mußte, änderte hieran nichts. Der preußische Staat stellte die Arbeit seiner Behörden, soweit sie sich bisher auf den Straßenbau erstreckt hatte, ein. An Stelle des Staates mußten dafür die Provinzen Straßenbaubehörden zur Betreuung der neuen Provinzialstraßen errichten. Bei der Einrichtung dieser Straßenbaubehörden verfuhren die einzelnen Provinzen allerdings ganz verschieden. Während ein Teil von ihnen eine besondere Straßenbauabteilung bei der Zentralverwaltung, dem Landesdirektorium, einrichtete und daneben in der Ortsinstanz eigene Provinzialbauämter (in manchen Provinzen auch Landesbauämter genannt) mit darunterstehenden Straßenmeistern, Straßenwärtern usw. schuf, beschränkten sich andere Provinzen, vornehmlich die östlichen, darauf, zwar in der Zentrale eigene Provinzialbeamte für den Straßenbau einzusetzen, im übrigen aber die Betreuung der Provinzialstraßen auftragsweise den schon vorhandenen Bauämtern der Kreiskommunalverbände zu überlassen. Einen noch anderen Weg ging die Provinz Hannover. Sie behielt ihre noch aus der Zeit des selbständigen Königreichs Hannover bestehende Einrichtung (Gesetz vom 28. Juli 1851) bei, daß nämlich eigene Provinzialbauämter (später als Landesbauämter bezeichnet) außer den Provinzialstraßen zugleich die Straßen der hannoverschen Kreise mitverwalteten. Daß diese alte hannoversche Lösung

[1] G.-S. S. 497.

[2] nämlich einschließlich der Brücken, Wegehäuser und aller Nutzungen (§ 18 Abs. 2 l. c.). Ausgenommen von dem Übergang blieben nur Brücken über die öffentlichen Ströme, die als sog. „selbständige Verkehrsanstalten" nach ALR. § 53, 54 II 15 nicht zum Straßenzubehör zählen, sondern in Auswirkung des Brücken- und Fährregales in der besonderen Unterhaltung des Staates standen und auch heute noch stehen, vgl. die Entscheidung des Preuß. OVG. Bd. 86 S. 298 ff. (bes. S. 305/307).

heute als die zweckmäßigste erkannt und daher vom Gesetzgeber als allgemein anzustrebende Form betrachtet wird, sei hier schon nebenbei erwähnt[1].

Aus der fehlenden Fürsorge des Staates für die großen Straßen ergaben sich bis etwa zum Weltkrieg besondere Nachteile nicht. Der Kraftverkehr, insbesondere der Verkehr mit Lastkraftwagen, war vor dem Kriege gering. Die Ansprüche an die Straßendecken, an die Profilgestaltung und an die Ausbildung der Linienführung hielten sich damals in so bescheidenen Grenzen, daß die Provinzen die für den Straßenbau aufzuwendenden Mittel ohne besondere Schwierigkeiten teils aus den Dotationen, zum übrigen Teil aus den allgemeinen Haushaltsmitteln decken konnten. Mit dem nach dem Kriege zunächst zwar langsam, dann aber immer stärker ansteigenden Kraftwagenverkehr wurden die Ansprüche an die technischen Eigenschaften der dem Kraftverkehr dienenden großen Durchgangsstraßen so groß, daß die Provinzen vielfach gar nicht in der Lage waren, die erforderlichen Mittel aufzubringen. Es erwies sich nunmehr als ein außerordentlicher Nachteil, daß in Preußen nicht mehr der Staat Träger der Straßenbaulast für die dem Durchgangsverkehr dienenden Straßen war, sondern daß die Unterhaltung den einzelnen Provinzen, die in ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit sehr verschieden waren, oblag. So kam es, daß zwar in einzelnen Provinzen, wie z. B. in der finanzkräftigen Rheinprovinz, die Provinzialstraßen im ganzen recht gut unterhalten waren, in anderen Provinzen dagegen entweder aus Mangel an Mitteln fast gar nichts geschah, um die Straßen dem modernen Verkehrsbedürfnis anzugleichen, oder aber die Provinzen zwar den Versuch machten, den Erfordernissen zu genügen, sich aber dadurch in eine ungeheure Anleiheverschuldung stürzten, die sich vielfach auch heute noch auf den Provinzialhaushalt ungünstig auswirkt. Als weiterer Nachteil kam hinzu, daß es an einer mit ausreichenden Befugnissen ausgestatteten Stelle fehlte, die in der Lage gewesen wäre, verbindliche Richtlinien für die einheitliche technische Ausgestaltung der Straßen zu erlassen. Die geringen Befugnisse, die das Reichsverkehrsministerium in dieser Richtung damals besaß, reichten dazu in keiner Weise aus. Das hatte den überaus beklagenswerten Zustand zur Folge, daß die einzelnen Provinzialverwaltungen nach ganz verschiedenen technischen Gesichtspunkten arbeiteten. Das Ergebnis war die bekannte damalige Buntscheckigkeit in der technischen Ausgestaltung der Straßen in den einzelnen Landesteilen.

[1] vgl. Seite 658.

In den meisten außerpreußischen Ländern hatte im Gegensatz zu Preußen eine Übertragung der Unterhaltung der großen Durchgangsstraßen vom Staate auf nachgeordnete Verbände nicht stattgefunden, sondern die größeren der Bundesstaaten und der späteren Länder hatten die Betreuung der wichtigsten Durchgangsstraßen immer als Aufgabe des Staates angesehen. Die Straßenbaubehörden waren daher in den außerpreußischen Ländern fast überall staatliche Behörden. In Bayern, Württemberg, Sachsen und Baden gab es immer staatliche Straßenbauämter, die unter der Leitung der zuständigen Ministerialabteilung der Landesregierung arbeiteten. Daß sie wie z. B. in Bayern vielfach zugleich Aufgaben des Wasserbaues mitversahen, änderte daran nichts. Diese Verwaltungen waren daher nach Eintritt der erhöhten Anforderungen an die Ausgestaltung der Straßen wegen ihrer Rückgriffsmöglichkeit auf die allgemeinen Landessteuern eher in der Lage, den modernen Straßenbau zu pflegen. Und es haben in der Tat z. B. die Länder Sachsen und Württemberg auch vor dem Jahre 1933 schon sehr beachtenswerte Leistungen auf dem Gebiete des Straßenbaues gezeigt und ihre Staatsstraßen auf einen im ganzen recht guten Zustand gebracht. Aber auch für die Straßen dieser Länder und besonders für die Straßen der übrigen Länder war es auf die Dauer unerläßlich, daß sie mit dem übrigen Netz der deutschen Fernverkehrsstraßen in technischer wie verwaltungsmäßiger Hinsicht nach einheitlichen Gesichtspunkten verwaltet würden. Es war deshalb schon vor dem Jahre 1933 die Forderung aufgestellt worden, daß das Reich sich durch Übernahme der wichtigsten Staats- und Provinzialstraßen in den Kreis der Träger der Straßenbaulast einschalten möge. Angesichts der Ohnmacht des Reiches gegenüber den Ländern in Fragen, die deren Hoheitsrechte berührten, und angesichts der zerrütteten Reichsfinanzen vor 1933 war natürlich an die ernsthafte Durchführung einer derartigen Maßnahme nicht zu denken. Die Lösung dieser Frage konnte wie auf vielen anderen Gebieten des staatlichen Lebens erst im Jahre 1933 in Angriff genommen werden.

III.

Die Straßengesetzgebung der Jahre 1933 und 1934.

Der Auftakt zur Einschaltung des Reiches in den Straßenbau vollzog sich nicht auf dem Gebiet des allgemeinen Straßenwesens, sondern der erste Schritt, mit dem das Reich sich in die Straßenbaupolitik einschaltete, war der im Juni 1933 erteilte Auftrag der Reichsregierung an die Deutsche Reichsbahn, ein Zweigunternehmen zu gründen und durch dieses Unternehmen mit dem Bau ganz neuer Autostraßen alsbald zu beginnen (Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsauto-

bahnen" vom 27. Juni 1933, RGBl. II S. 509 ff.)[1]. Heute, wenige Jahre nach dem Umbruch, erscheint es uns völlig selbstverständlich und eine andere Vorstellung als absolut unmöglich, daß das Reich die Führung und Initiative auf dem Gebiet des Straßenbaues hat und daß demgemäß auch aus Reichsmitteln in erster Linie die Kosten des Straßenbaues in Deutschland getragen werden. Damals, im Jahre 1933, war dieser Gedanke noch neu, und vor dem Umbruch wäre das Reich voraussichtlich niemals bereit gewesen, diese Lasten auf die Reichskasse zu übernehmen. Erst die Tatkraft der Regierung des neuen Reiches ermöglichte diesen Wandel in den Anschauungen über die Aufgaben des Reiches auf dem Gebiet der Verkehrspolitik. Denn wenn sich, wie erwähnt, das Reich zur Durchführung des Baues der neuen Kraftfahrbahnen auch des neuen besonderen Zweigunternehmens der Reichsbahn, der sog. Gesellschaft „Reichsautobahnen", bedient, so stand doch von vornherein fest, daß nach Verbrauch der ersten von der Reichsbahn trotz der damaligen Verknappung ihrer Mittel in großzügiger Weise zur Verfügung gestellten 50 Millionen RM das Reich die finanzielle Trägerschaft für den Bau der neuen Verkehrswege übernehmen müsse. Und das hat das Reich in der Folge auch getan. Es hat von 1933 bis heute im Wege des hier in seinen Einzelheiten nicht interessierenden besonderen Finanzierungsverfahrens fast 2000 Millionen für den Bau der Reichsautobahnen aufgewendet[2].

Interessant ist nun, daß die ersten Anfänge für die Neuordnung auch des allgemeinen Straßenwesens und die beginnende Einflußnahme des Reiches auf diesem Gebiet nicht in einem besonderen Gesetz, das auch äußerlich schon die Inangriffnahme dieser Fragen erkennen läßt, enthalten sind, sondern daß sich die ersten Ansätze zu der umwälzenden Neugestaltung des allgemeinen Straßenwesens sozusagen ganz versteckt, und bei Erlaß des Gesetzes vielfach gar nicht erkannt, in dem bereits erwähnten Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 zeigen. In diesem Gesetz (§ 11) ist nämlich dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen als einer für die Bestimmung der Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen neu eingerichteten Reichsbehörde (die später — durch Erlaß vom 30. No-

[1] Vergleiche hierzu den Aufsatz von Kittel in der „Reichsbahn" 1933, S. 742 ff.

[2] Die Einzelheiten des Aufbaues des Unternehmens Reichsautobahnen sollen im Rahmen dieses Aufsatzes nicht näher dargelegt werden. Sie dürfen für den Leserkreis des „Archivs" im wesentlichen auch als bekannt vorausgesetzt werden. Es sind darüber im übrigen auch schon zahlreiche Monographien erschienen. Als die eingehendste und umfassendste erscheint uns die als Göttinger Dissertation 1936 erschienene Schrift von Dr. Bacmeister; auf diese sei ausdrücklich verwiesen (daselbst auch weiteres Literaturverzeichnis).

vember 1933, RGBl. I S. 1057 — den Charakter einer Reichszentralbehörde erhalten hat) das Recht eingeräumt, von den — damals auf dem Gebiet des Straßenbaues im übrigen noch vollkommen selbständigen — Landes- und Provinzialbehörden die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau der Straßen zu verlangen. Dieses Recht einer Reichsbehörde war auf dem bisher dem Einfluß des Reiches fast gänzlich entzogenen Gebiet des Straßenbaues ein völliges Novum. Und wenn nach dem angeführten § 11 des Gesetzes dieses neue Recht des Reiches auch nur „zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landesstraßennetzes" dienen sollte, so ist die zum Autobahngesetz wenige Wochen später, am 7. August 1933, erlassene Durchführungsverordnung (§ 17) schon mutiger. Sie erweitert das Recht des Generalinspektors ganz allgemein dahin, „für die Planung, den Neubau und Ausbau des allgemeinen Straßennetzes Richtlinien zu erlassen und die Durchführung dieser Richtlinien im Einzelfall zu überwachen". In einem Nachsatz ist diese Bestimmung dann noch dahin ergänzt, daß sich diese Befugnis des Generalinspektors auf alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege erstreckt. Schon mit diesen Bestimmungen hätte, selbst wenn die weitere Gesetzgebung des Jahres 1934 nicht mehr erfolgt wäre, bereits die Möglichkeit bestanden, in technischer Beziehung einen einheitlichen Ausbau aller Straßen in Deutschland zu erzielen.

Aus den erwähnten Gründen über die Notwendigkeit der unmittelbaren verwaltungsmäßigen Einschaltung des Reiches in den Straßenbau konnte es aber bei dieser technischen Einflußnahme des Reiches nicht verbleiben. Nachdem durch den Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 30. November 1933 die Zuständigkeiten des damaligen Reichsverkehrsministeriums auf dem Gebiete des Straßenwesens auf den Generalinspektor übergegangen waren, nahmen die Vorarbeiten über die Frage, in welcher Weise das Reich am Straßenbau zu beteiligen sei, ihren Fortgang. Der zeitweise erwogene Gedanke, die bisherigen Träger der Straßenbaulast für die Staats- und Provinzialstraßen zu einem sogenannten „Reichsstraßenverband" zusammenzuschließen und diesen Verband durch Reichszuschüsse zu unterstützen, wurde wieder verworfen, und es siegte die Anschauung, daß das Reich selbst als unmittelbarer Träger der Straßenbaulast für die wichtigsten Straßen tätig werden müsse. Für diese Straßen wählte man den Namen „Reichsstraßen". Die Frage, ob für diese Reichsstraßen eine neue unmittelbare Verwaltung des Reiches geschaffen werden solle, oder ob man die vorhandenen Behörden der Länder und preußischen Provinzen mit der auftragsweisen Verwaltung betrauen sollte, wurde im Sinne der Auftragsverwaltung entschieden, da es nicht angängig erschien, neben die Landes- und Pro-

vinzialstraßenbaubehörden, die ja durch die Übernahme der Reichsstraßen auf das Reich nicht überflüssig geworden waren, sondern wegen der übrigen Straßen beibehalten werden mußten, noch eine zweite andere Verwaltung zu setzen. Diese Entscheidungen fanden ihren Niederschlag und ihre weitere Ausgestaltung in dem Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26. März 1934 (RGBl. I S. 243). Nach diesem Gesetz in Verbindung mit der dazu erlassenen Durchführungsverordnung vom 7. Dezember 1934 (RGBl. I S. 1237) sind die gesamten deutschen Straßen, die dem Verkehr von Ort zu Ort dienen — ausgenommen sind also die dem innerörtlichen Verkehr dienenden Gemeindewege —, in folgende drei Straßengruppen eingeteilt:

1. Reichsstraßen,
2. Landstraßen I. Ordnung,
3. Landstraßen II. Ordnung.

Welche Straßen die Eigenschaft von Reichsstraßen haben sollten, stand bei Erlaß des Gesetzes vom 26. März 1934 noch nicht fest. Die Auswahl im einzelnen ist erst im Laufe des Jahres 1934 erfolgt. Da aber schon vom Beginn des Rechnungsjahres 1934 an zur möglichst schnellen Verbesserung des Zustandes der wichtigsten Straßen Reichsmittel verbaut werden sollten, wurden im Rechnungsjahr 1934/35 die sogenannten Fernverkehrsstraßen als Reichsstraßen behandelt, ohne daß sie zunächst die Eigenschaft als Reichsstraßen im Rechtssinne erlangten. Unter „Fernverkehrsstraßen" verstand man damals das Netz von 138 wichtigen Durchgangsstraßen mit einer Länge von 27 000 km, das im Jahre 1927 vom Reichsverkehrsministerium aufgestellt war und für die Länder und Provinzen einen Anhalt dafür bilden sollte, welche Straßenzüge von ihnen vorzugsweise auszubauen seien. Bei der endgültigen Auswahl der Reichsstraßen wurde der größte Teil der bisherigen Fernverkehrsstraßen als Reichsstraßen beibehalten. Einige Fernverkehrsstraßen, deren Verkehrsbedeutung ihre Aufnahme in das Netz der Reichsstraßen nicht rechtfertigte, wurden allerdings ausgeschieden. Auf der anderen Seite wurden aber für die Reichsstraßen auch zahlreiche andere verkehrswichtige Straßenzüge unter den bisherigen Staats- und Provinzialstraßen — ja in einigen Fällen auch unter den bisherigen Kreisstraßen —, die bisher nicht Fernverkehrsstraßen gewesen waren, ausgewählt. Im ganzen wurden etwa 41 000 km Straßen ausgewählt, die nach einer besonderen Anordnung des Generalinspektors auf Grund von § 2 Abs. 4 der Durchführungsverordnung vom 7. Dezember 1934 mit Wirkung vom 1. April 1935 die Eigenschaft als Reichsstraßen erhielten. Ein dem gegenwärtigen Stande entsprechendes Verzeichnis der Reichsstraßen und eine Übersichtskarte des Reichsstraßennetzes sind Seite 664 ff. bzw. Seite 662/63 abgedruckt.

IV.

Die gegenwärtigen Organisationsverhältnisse bei den einzelnen Straßengruppen.

a) Reichsstraßen.

Für die Reichsstraßen ist, wie schon erwähnt, Träger der Straßenbaulast das Reich, d. h. das Reich trägt die Kosten der Unterhaltung und des Ausbaues dieser Straßen (§ 2 des Ges.). Der Umfang der Baulast ist durch den Übergang von der Provinz oder von dem Lande auf das Reich nicht verändert worden. Die Baulast liegt dem Reich nur in dem gleichen Umfang ob, wie sie vorher dem Lande oder der Provinz oblag. Wenn daher z. B. im Zuge der bisherigen Staats- oder Provinzialstraße eine Brücke, ein höhengleicher oder schienenfreier Eisenbahnübergang oder dergleichen lag und die Provinz oder das Land an diesen Stellen nicht wegeunterhaltungspflichtig war, sondern nach Gesetz oder Vertrag die Baulast an diesen Stellen einem anderen oblag, so hat sich hieran durch den Übergang der Straßen auf das Reich nichts geändert. Dieses Ergebnis ist aus § 11 der Durchführungsverordnung vom 7. Dezember 1934 trotz einiger Zweifel, die in der Praxis sich dagegen erhoben haben, einwandfrei zu folgern. Für die zahlreichen Wegekreuzungen der Reichsbahn, an denen diese Frage praktisch wird, gilt daher der Grundsatz, daß sich an den vor der Neuregelung des Straßenwesens bestehenden Rechtsverhältnissen weiter nichts geändert hat, als daß auf den anschließenden Straßenstrecken beiderseits des Überweges ein anderer Träger der Straßenbaulast erschienen ist, daß aber dieser neue Träger der Straßenbaulast hinsichtlich der Unterhaltung nur insoweit verpflichtet ist oder Ansprüche auf Unterhaltung gegen einen anderen hat wie der frühere Träger der Straßenbaulast. Es gilt dies, wie hier gleich eingeschaltet werden mag, nicht nur für das Verhältnis zwischen dem alten und neuen Träger der Straßenbaulast an den Reichsstraßen, sondern auch für den Übergang der Straßenbaulast an den übrigen Straßen.

Wenn oben gesagt ist, das Reich trage nach § 2 des Gesetzes die Kosten der Unterhaltung und des Ausbaues der Straßen, so bedeutet das, daß das Reich aus Reichsmitteln die Kosten für den gesamten laufenden Bauaufwand (Unterhaltung) und für die neuzeitliche, den Erfordernissen des modernen Schnellverkehrs auf der Straße angepaßte Ausgestaltung der Straßen (Ausbau) zu tragen hat. Die Unterhaltung der Straße besteht vor allem in der dauernden Pflege und planmäßigen Erneuerung der abgefahrenen Straßendecke, mag diese nun aus Kleinpflaster oder aus sog. schwarzen Decken (Teer, Bitumen usw.) oder aus Beton bestehen. Der Ausbau umfaßt dagegen die Verbreiterung der

Fahrbahn, die Abflachung von Krümmungen, in gebirgigen Gegenden die Überhöhung von Kurven, häufig sogar die gänzliche Beseitigung von Krümmungen durch eine neue gestreckte Linienführung einzelner Straßenstücke, die Verbesserung der Querneigung der Fahrbahn, die Beseitigung von Sichthindernissen usw. Bei dieser Unterhaltung und dem Ausbau der Straßen trägt das Reich aber nicht nur die sächlichen Kosten des Materialaufwandes, sondern auch die gesamten Lohnkosten für die bei den Unterhaltungsarbeiten und Ausbauarbeiten verwendeten Unternehmerarbeiter und auch die Bezüge für die auf den Reichsstraßen tätigen Straßenwärter, mögen diese nun, wie in den meisten deutschen Ländern üblich, im Arbeiterverhältnis, oder wie in Bayern[1] im Beamtenverhältnis stehen. M. a. W. das Reich trägt den gesamten Sachaufwand auf den Reichsstraßen, wobei unter Sachaufwand auch die persönlichen Kosten mitzuverstehen sind, die durch die Arbeiten selbst unmittelbar anfallen.

Wie schon erwähnt, wäre es denkbar gewesen, daß die Einschaltung des Reiches in den Straßenbau sich nicht auf die Bereitstellung der erforderlichen Mittel aus der Reichskasse und die Errichtung einer zentralen Behördeninstanz für den deutschen Straßenbau beschränkt hätte, sondern daß das Reich für die neuen Reichsstraßen auch eine reichsunmittelbare Verwaltung in der Provinzialinstanz und in der Ortsinstanz geschaffen hätte. Das Reich tat das jedoch, um eine Doppelverwaltung zu vermeiden, nicht, sondern beschränkte sich, solange die Länder und Provinzen als Verwaltungsbezirke mit eigenen Aufgaben bestehen, darauf, nur in der Zentralinstanz die Verwaltung der Reichsstraßen einer Reichsbehörde zu übertragen. Das ist geschehen durch § 4 Satz 1 des Gesetzes vom 26. März 1934, der bestimmt: „Die Reichsstraßen werden vom Generalinspektor verwaltet." Für die Mittel- und Ortsinstanz wurde dagegen die Verwaltung der Reichsstraßen den Ländern und preußischen Provinzen als Auftragsverwaltung übertragen. In § 4 des Gesetzes vom 26. März 1934 heißt es nämlich weiter:

> „Er (sc. der Generalinspektor) bedient sich zur Erfüllung seiner Aufgaben der Länderverwaltungen, in Preußen der Provinzialverwaltungen. Diese haben den Anforderungen und Anweisungen des Generalinspektors Folge zu leisten. Sie sind einschließlich des Straßenaufsichtspersonals von den Ländern und Provinzen ohne besondere Vergütung zur Verfügung zu halten und den Bedürfnissen entsprechend in personeller und sachlicher Beziehung auszustatten.

[1] Hier zahlt das Reich außer den Gehältern auch einen entsprechenden Anteil zu den Pensionslasten.

Die leitenden technischen Beamten der Straßenbauverwaltungen der Länder und der preußischen Provinzen sind im Einvernehmen mit dem Generalinspektor zu berufen."

Diese Bestimmungen bedeuten, daß den Straßenbaubehörden der Länder und preußischen Provinzen die Verwaltung der Reichsstraßen sowohl in der Mittelinstanz (Landesregierung bzw. Provinzialverwaltung) wie in der Ortsinstanz (örtliche Bauämter) übertragen wird. Den Landes- und Provinzialbehörden wurde also die hohe Aufgabe zuteil, die neuen, nach dem Willen des Führers und des Generalinspektors vorbildlich auszubauenden Reichsstraßen zu betreuen. Um dieses Ziel erreichen zu können und es nicht an mangelnder Personalbesetzung bei den Landes- oder Provinzialbehörden scheitern zu lassen, wurde durch die mitgeteilten Bestimmungen des § 4 dem Generalinspektor ein weitgehendes Einwirkungsrecht auf die personelle Ausstattung der Behörden und auf die Besetzung der leitenden Beamtenstellen gegeben. In Verbindung mit der Bestimmung, daß die Landes- und Provinzialstraßenbaubehörden den Anordnungen und Anweisungen des Generalinspektors Folge zu leisten haben, ist dadurch der Einfluß des Reiches auf die Gestaltung der Verwaltung der Reichsstraßen fast ebenso gesichert, wie wenn eigene Reichsbehörden auch in der Mittel- und Ortsinstanz eingerichtet worden wären.

Die Kosten der Vorhaltung der Straßenbaubehörden haben die Provinzen und Länder allein zu tragen. Es wäre denkbar gewesen, die personellen Kosten der Landes- und Provinzialstraßenbauverwaltung nach einem bestimmten Schlüssel (Verhältnis der Kilometerlänge der Reichsstraßen zu der Länge der Landstraßen I. Ordnung, Verhältnis der Höhe der Bausummen usw.) auf Reich und Länder bzw. Provinzen zu verteilen, und den Ländern und Provinzen wäre dieser Weg aus naheliegenden Gründen natürlich lieber gewesen. Der Gesetzgeber hat aber anders entschieden. Das Reich gibt zu den personellen Kosten der Landes- und Provinzialbauverwaltungen keinen Zuschuß; die Länder und Provinzen haben die Straßenverwaltungen vielmehr ohne besondere Vergütung zur Verfügung zu stellen. Die Länder und Provinzen leisten also damit im Ergebnis einen nicht ganz unwesentlichen Beitrag zu den Kosten, die für die Reichsstraßen insgesamt aufzuwenden sind. Der Kreis der Beamten, die das Land oder die Provinz dem Reich ohne Vergütung vorzuhalten hat, beschränkt sich nicht auf die Beamten bei den Landesregierungen und bei den Provinzialverwaltungen und auf die Beamten der Bauämter, sondern die Länder und Provinzen haben auch die Besoldung des Straßenaufsichtspersonals, d. h. also der sog. Straßenmeister, zu tragen. Straßenmeister sind die Beamten, die zur örtlichen Beaufsichtigung der Unterhaltungsarbeiten an der Straße durch die Straßenwärter und zur Beaufsichtigung

der Arbeiten der Unternehmer bei Straßenbauarbeiten bestellt sind. Die Größe eines Straßenmeisterbezirks schwankt auf Reichsstraßen etwa zwischen 80 und 120 km Straßenlänge[1]. Die persönlichen Kosten der Straßenwärter fallen dagegen, wie schon erwähnt, dem Reich zur Last, da diese Kosten nicht als Verwaltungskosten, sondern als Teil des Sachaufwandes anzusehen sind.

b) Landstraßen I. Ordnung.

Der Teil der früheren Staats- und Provinzialstraßen, der nicht in das Netz der Reichsstraßen aufgenommen wurde, hat bei der Neueinteilung des Straßennetzes fast ausnahmslos die Eigenschaft von Landstraßen I. Ordnung erhalten. Es handelt sich dabei um etwa 23 000 km ehemalige Staats- und Provinzialstraßen. Daneben sind alle verkehrswichtigen früheren Kreis- und Bezirksstraßen zu Landstraßen I. Ordnung erklärt worden, so daß sich insgesamt ein Netz von rund 84 000 km Landstraßen I. Ordnung ergibt. Die Auswahl der Landstraßen I. Ordnung ist auf Grund von § 4 der Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die einstweilige Regelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 7. Dezember 1934 durch den Generalinspektor vorgenommen worden. Ihm allein steht auch das Recht zur Änderung des Netzes zu[2]. Träger der Straßenbaulast an den Landstraßen I. Ordnung sind die Länder und die preußischen Provinzen. Sie führen die Verwaltung und Unterhaltung der Landstraßen I. Ordnung mit ihren eigenen Behörden durch. Die Verwaltung der Reichsstraßen und der Landstraßen I. Ordnung liegt also in der Mittel- und Ortsinstanz in einer Hand. Die Länder- und Provinzialverbände tragen die Last des gesamten Bauaufwandes für die Landstraßen I. Ordnung. Sie bestimmen, vorbehaltlich der Einwirkungsmöglichkeiten des Reichsministers der Finanzen und des Reichsministers des Innern auf die Haushaltspläne der Länder und der Provinzen, die Höhe der für die Landstraßen I. Ordnung aufzuwendenden Mittel selbständig. Dem Generalinspektor ist aber, um auch für die Landstraßen I. Ordnung wie bei den Reichsstraßen einen gewissen einheitlichen Ausbauzustand zu erreichen, die Befugnis gegeben, die erforderlichen Bestimmungen und Anordnungen für eine einheitliche Verwaltung und Unterhaltung der Landstraßen I. Ordnung zu treffen. Auch bedürfen alle Baupläne für die Landstraßen I. Ordnung der Genehmigung des Generalinspektors. Es kommt in diesen Befugnissen des Generalinspektors die weitgehende Einflußnahme des Reiches auch auf den Ausbau der Landstraßen I. Ordnung zum Ausdruck.

[1] Besteht der Bezirk überwiegend aus minderwichtigen Landstraßen I. oder II. Ordnung, so ist die einem Straßenmeister zugeteilte Strecke natürlich größer.

[2] Vorgeschrieben ist lediglich eine „Anhörung" der obersten Baubehörde des betr. Landes oder der betr. Provinzialverwaltung.

Die weitgehenden Ansprüche, die nach der Neuregelung des Straßenwesens an die Straßenverwaltungen der Länder und Provinzen gestellt wurden, ließen es zweckmäßig erscheinen, die Möglichkeit dafür zu schaffen, daß die Straßenverwaltung der kleineren deutschen Länder oder einzelner Landesteile an die Straßenverwaltung eines benachbarten größeren Landes oder einer Provinz angeschlossen werden könne. Deshalb ist dem Generalinspektor die Befugnis verliehen (§ 29 der Durchführungsverordnung), im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern einzelne Länder oder Provinzen oder Teile von ihnen in Straßenbauangelegenheiten anderen Straßenbauverwaltungen zu unterstellen. Von dieser Befugnis ist bisher in sechs Fällen Gebrauch gemacht worden. Es sind im Laufe der Zeit durch gemeinsamen Erlaß des Reichsministers des Innern und des Generalinspektors folgende Straßenbauverwaltungen einer anderen Verwaltung unterstellt worden:

1. die Straßenbauverwaltungen des ehemaligen oldenburgischen Landesteils Lübeck (Kreis Eutin) und des ehemaligen Landeskommunalverbandes Lauenburg dem Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) in Kiel (1. April 1935),
2. die Straßenbauverwaltung von Lippe-Detmold dem Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) in Münster (1. Juli 1935),
3. die Straßenbauverwaltung von Schaumburg-Lippe dem Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) in Hannover (1. Juli 1935),
4. die Straßenbauverwaltung des Landeskommunalverbandes Hohenzollern dem Technischen Landesamt in Ludwigsburg (Oberste Straßenbaubehörde für Württemberg) (1. Oktober 1935),
5. die Straßenbauverwaltung des ehemaligen oldenburgischen Landesteils Birkenfeld dem Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) in Düsseldorf (1. April 1936),
6. die Straßenbauverwaltung des Landes Anhalt dem Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) in Merseburg (1. Dezember 1937).

Dazu ist zu bemerken, daß die unter Ziff. 1 und 5 erwähnten Angliederungen inzwischen nur noch historisches Interesse haben. Durch das Gesetz betr. die Bildung von Groß-Hamburg und andere Gebietsbereinigungen vom 26. Januar 1937 sind inzwischen der Landeskommunalverband Lauenburg und der oldenburgische Landesteil Lübeck (Kreis Eutin) vollständig der Provinz Schleswig-Holstein, und der ehemalige oldenburgische Landesteil Birkenfeld vollständig der Rheinprovinz eingeglie-

dert, so daß jetzt sowieso die Einheit der Verwaltung in den genannten Landesteilen mit den sie umschließenden Provinzen hergestellt ist. Immerhin kann die Initiative des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, daß der erste Schritt zur verwaltungsmäßigen Eingliederung dieser Gebiete in einen größeren Nachbarverband auf dem Gebiete des Straßenbaues erfolgt ist. Und wenn auch vom Generalinspektor bei sämtlichen Anordnungen über die Angliederung der Straßenbauverwaltungen immer wieder ausdrücklich betont ist, daß die getroffene Regelung nicht den im Zuge der Reichsreform für die einzelnen Gebiete zu treffenden Maßnahmen vorgreifen wolle, so hat sich doch gezeigt, daß die späteren Maßnahmen für die Gebietsbereinigung denselben Weg verfolgt haben, wie er auf dem Sondergebiet der Straßenverwaltung schon vorher beschritten war. Ob auch in den übrigen, unter Ziffer 2, 3, 4 und 6 oben erwähnten Fällen sich das gleiche vollziehen wird oder abweichende Regelungen getroffen werden, wird die weitere Entwicklung der Reichsreform zeigen.

c) Landstraßen II. Ordnung.

Landstraßen II. Ordnung sind durch die Neuregelung des Straßenwesens alle die Straßen geworden, die ebenso wie die Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung auch dem Verkehr von „Ort zu Ort" dienen, deren Verkehrsbedeutung aber eine Aufnahme in das Verzeichnis der Reichsstraßen oder Landstraßen I. Ordnung nicht rechtfertigte. Landstraßen II. Ordnung sind mit anderen Worten die Straßen, die dem ländlichen Nachbarortsverkehr und dem Zubringerverkehr zu den Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung dienen. Als Träger der Straßenbaulast für diese Straßen kamen nur die Kreiskommunalverbände bzw. in den außerpreußischen Ländern die diesen Verbänden entsprechenden Körperschaften in Betracht. § 7 der Verordnung vom 7. Dezember 1934 bestimmt deshalb:

„Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen II. Ordnung sind:

a) in Preußen — mit Ausnahme des Regierungsbezirks Wiesbaden — die Kreiskommunalverbände,

b) im Regierungsbezirk Wiesbaden der Bezirksverband; die Zuschußpflicht der Landkreise nach § 9 des Gesetzes über die Landwege im Regierungsbezirk Wiesbaden vom 15. März 1923 (preußische GesS. S. 67) bleibt unberührt,

c) in Bayern die Bezirke,

d) in Sachsen die Bezirksverbände,

e) in Württemberg die Amtskörperschaften,

f) in Baden die Kreise,

g) in Thüringen die Kreise,

h) in Hessen die Provinzen[1],
i) in Hamburg das Land,
k) in Mecklenburg die Landkreise,
l) in Oldenburg die Amtsverbände,
m) in Braunschweig die Kreisgemeindeverbände,
n) in Anhalt die Kreiskommunalverbände,
o) in Bremen der Landkreis,
p) in Lippe-Detmold die Kreiskommunalverbände,
q) in Lübeck das Land[2],
r) in Schaumburg-Lippe die Kreiskommunalverbände,
s) im ehemals preußischen Teil des Saarlandes die Kreiskommunalverbände, im ehemals bayerischen Teil des Saarlandes die Bezirke"[3].

Die besondere Regelung zu b) des § 7, die für den Regierungsbezirk Wiesbaden eingeführt ist, hat ihren Grund in folgenden Erwägungen. Im Regierungsbezirk Wiesbaden standen nach dem preußischen Gesetz vom 15. März 1923 die sogenannten Landwege (diese entsprachen im allgemeinen den jetzigen Landstraßen II.Ordnung) in der Unterhaltung des Bezirksverbandes; die Kreiskommunalverbände waren nur zu Zuschüssen in Höhe von 66⅔ % der Unterhaltungskosten an den Bezirksverband verpflichtet. Ein Anlaß, diesen Rechtszustand, der sich gut bewährt hatte, aufzugeben, lag nicht vor, zumal eine Übertragung der Straßenbaulast von dem Bezirksverband auf die Kreiskommunalverbände dem Grundgedanken der Neuordnung, die Straßenbaulast von kleinen leistungsschwachen Verbänden auf größere leistungsfähigere Körperschaften zu übertragen, widersprochen hätte.

Da einzelne Kreiskommunalverbände, namentlich unter den süddeutschen Bezirken und Ämtern, als zu klein erschienen, um mit den ihnen zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln wirklich tatkräftige Förderer des Straßenbaues zu sein, ist dem Generalinspektor durch § 7

[1] Nach der im Jahre 1937 erfolgten verwaltungsmäßigen Neuordnung Hessens und der Auflösung der hessischen Provinzen ist inzwischen die Unterhaltung der Landstraßen II. Ordnung auch in Hessen auf die Kreise übergegangen (Art. 1 und Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Aufhebung der Provinzen Starkenburg, Oberhessen und Rheinhessen vom 1. April 1937, Hessisches Regierungsblatt 1937, Nr. 8, S. 121). Die Ausführungen auf Seite 49 Spalte 1 unten meines Seite 643 Fußnote 2 erwähnten Aufsatzes sind daher inzwischen durch die Entwicklung überholt.

[2] q) ist durch die Eingliederung Lübecks in die Provinz Schleswig-Holstein durch das Gesetz vom 26. Januar 1937 inzwischen gegenstandslos geworden.

[3] s) ist nachträglich eingefügt durch § 3 der VO. vom 14. Mai 1935 (RGBl. I S. 686).

Abs. 2 der Verordnung vom 7. Dezember 1934 die Befugnis verliehen, einzelne Kreise oder Bezirke desselben Landes zum gemeinsamen Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen II. Ordnung zusammenzuschließen, damit auf diese Weise an die Stelle leistungsschwacher Träger größere kräftigere Verbände treten können[1].

Die Regelung, die über die Verteilung der Straßenbaulast an den Landstraßen II. Ordnung getroffen ist, kann im allgemeinen wohl schon als endgültig angesehen werden. Auch bei der Neueinteilung des Reiches in Gaue im weiteren Zuge der Reichsreform werden voraussichtlich die Kreiskommunalverbände erhalten bleiben, und man wird wohl in der Annahme nicht fehl gehen, daß ihnen die Übernahme der Straßenbaulast für die Landstraßen II. Ordnung als Selbstverwaltungsaufgabe weiterhin zugeteilt bleiben wird. Dagegen zeigt sich der Übergangscharakter, in dem sich das Straßenwesen zum Teil heute noch befindet, bei der Frage, welche Behörden die Landstraßen II. Ordnung verwalten sollen. Diese Angelegenheit ist zur Zeit noch sehr buntscheckig geregelt, weil bei Erlaß des Gesetzes vom 26. März 1934 und der Verordnung vom 7. Dezember 1934 die Zeit für eine einheitliche Regelung dieser Frage noch nicht reif war und auch wohl im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht reif ist. Möglich sind in dieser Frage grundsätzlich zwei Lösungen, nämlich:

1. Der Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen II. Ordnung führt die Verwaltung dieser Straßen mit e i g e n e n Baubehörden durch, oder
2. die für die Verwaltung der Reichsstraßen und Landstraßen I. Ordnung vorhandenen Baubehörden der Länder und Provinzialverbände führen für die Kreise, Bezirke usw. die Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung auftragsweise mit durch (unter Beteiligung der Kreise, Bezirke usw. an den Verwaltungskosten nach einem bestimmten allgemein oder im Einzelfall festzusetzenden Schlüssel).

Die gesetzliche Regelung hat keinen der beiden Wege gehen können, sondern mußte sich notgedrungen vorläufig mit einer Mittellösung begnügen. Der Grund für diese etwas unbefriedigende Regelung, die vom Gesetzgeber aber auch ausdrücklich nur als Übergangsregelung bezeichnet wird[2], liegt, wie uns das im Laufe dieser Abhandlung schon mehrfach entgegengetreten ist, in der verschiedenartigen historischen Entwicklung der Straßenverwaltung in den einzelnen Teilen Deutschlands. Bis-

[1] Eine Anordnung auf Grund von § 7 Abs. 2 der Verordnung vom 7. Dezember 1934 ist zur Zeit noch nicht ergangen.

[2] § 8 Abs. 1 der VO. vom 7. Dezember 1934.

her gab es — wie wir gesehen haben — in den meisten preußischen Provinzen und den meisten anderen deutschen Ländern zwei Straßenbauverwaltungen, die in gleichem Raume nebeneinander arbeiten, nämlich auf der einen Seite die Provinzial- bzw. Staatsstraßenbauverwaltungen, und auf der anderen Seite die Kreis- bzw. Bezirksbauämter. Nur in einzelnen Landesteilen wurde ein Teil der Straßen auftragsweise durch die Verwaltung der anderen Straßen mitverwaltet, wie z. B. in der Provinz Hannover, wo die Landesbauämter der Provinz die Kreisstraßen mitverwalteten, oder in der Provinz Pommern, wo die Kreisbauämter die Provinzialstraßen unter Leitung der Provinz mitverwalteten. Vom Standpunkt des einheitlichen, gleichmäßigen Straßenbaues aus gesehen und im Interesse einer möglichst sparsamen Verwaltung wäre es die erstrebenswerteste Lösung gewesen, allgemein die Verwaltung der Kreis- bzw. Bezirksstraßen auf die Provinzial- bzw. Staatsstraßenverwaltungen zu übertragen. Die Erfahrungen, die man in der Provinz Hannover mit diesem System gemacht hatte, waren die denkbar besten. Auf der anderen Seite war es aber unmöglich, im Jahre 1934 alle die bestehenden Kreis- und Bezirksbauämter sofort aufzulösen. Deshalb war es erforderlich, in dieser Frage eine vorläufige Synthese zwischen dem bestehenden alten Zustand und der erstrebten Neugestaltung zu finden. Die Verordnung vom 7. Dezember 1934 sieht daher vor (§ 8 Abs. 1), daß „bis zur endgültigen Regelung der Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung" die Verwaltung von den Trägern der Straßenbaulast an diesen Straßen geführt wird, d. h. also im allgemeinen — von Wiesbaden und Hessen[1] abgesehen — durch die Kreis- bzw. Bezirksbauämter. Zugleich hat die Verordnung vom 7. Dezember 1934 aber den Weg beschritten, die Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung allmählich auf die Provinzialverwaltungen bzw. auf die Länderverwaltungen überzuleiten. In § 8 Abs. 2 der Verordnung ist bestimmt, daß in allen den Fällen die Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung von den Provinzen und Ländern geführt werden soll, in denen die Kreise oder Bezirke am 1. April 1934 eine eigene Straßenbauverwaltung nicht besaßen. Das trifft — wie schon erwähnt — z. B. auf die Provinz Hannover zu. Es bedeutet diese Regelung: Verbot der Errichtung n e u e r Kreisbauämter für Aufgaben des Straßenbaues. Ferner ist vorgesehen, daß die Träger der Straßenbaulast von sich aus, wenn sie es wünschen, die Verwaltung auf die Länder oder Provinzen

[1] Über die durch das hessische Gesetz vom 1. April 1937 für Hessen eingetretenen Änderungen vgl. S. 656 Fußnote 1. In der Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung hat sich sachlich Wesentliches nicht geändert, da auch nach dem Übergang der Landstraßen II. Ordnung auf die Kreise diese die Verwaltung nicht selbst ausüben, sondern sich der hessischen Landesstraßenverwaltung bedienen (Art. 5 Abs. 2 Satz 2 des Ges. vom 1. April 1937).

übertragen können. Der Generalinspektor kann im Einvernehmen mit der obersten Landesbehörde den Übergang der Verwaltung anordnen, wenn der Träger der Straßenbaulast sich als zur Durchführung der Verwaltung nicht geeignet erweist, oder wenn die Stelle seines leitenden Baubeamten frei wird (§ 8 Abs. 3). Aber nicht nur der Generalinspektor kann von sich aus Maßnahmen für den allmählichen Übergang der Verwaltung ergreifen, sondern auch den obersten Landesbehörden ist die Befugnis verliehen, von sich aus auch gegen den Willen der Träger der Straßenbaulast den Übergang der Verwaltung einheitlich für das Gebiet des ganzen Landes oder einer ganzen Provinz oder für Teile dieser Gebiete auszusprechen.

Die Auswirkung dieser Bestimmungen auf den allmählichen Übergang der Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung auf die Baubehörden der Länder und Provinzen ist in den einzelnen Ländern und Provinzen sehr verschieden. In manchen Landesteilen stehen die Kreise und Bezirke der freiwilligen Übertragung sehr freundlich gegenüber und begrüßen die Möglichkeit der Bildung einer einheitlichen Verwaltung; andere Kreise und Bezirke verhalten sich zunächst noch ablehnend. Das Ergebnis ist zur Zeit so, daß von 707 Kreisen und Bezirken, die insgesamt vorhanden sind, etwas mehr als 50 % die Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung auf die betreffende Provinz oder auf das Land übertragen haben.

V.

Straßenbaulast und Straßenverwaltung in Ortsdurchfahrten.

Die Darstellung der gegenwärtigen Organisationsverhältnisse der Straßenverwaltung würde unvollständig sein, wenn sie nicht auch noch die besonderen Verhältnisse, die in den Ortsdurchfahrten der Straßen durch Gemeinden bestehen, behandeln würde. In den Ortsdurchfahrten ist nämlich die Straßenbaulast und die Zuständigkeit in der Verwaltung anders geregelt als auf der freien Strecke. Allerdings kann sich die Darstellung des Rechts der Ortsdurchfahrten im Rahmen dieses Aufsatzes nur auf die Grundzüge beschränken, da aus den sogleich darzulegenden Gründen das Recht der Verteilung der Straßenbaulast in den Ortsdurchfahrten und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen so kompliziert und unübersichtlich sind, daß eine ins einzelne gehende Darstellung den Rahmen des vorliegenden Aufsatzes überschreiten würde.

Einfach und klar ist die Regelung für Gemeinden mit mehr als 6000 Einwohnern[1]. Auf die Ortsdurchfahrten[2] der Reichsstraßen, Land-

[1] Maßgebend ist für die Ermittlung der Einwohnerzahl z. Z. das Ergebnis der Volkszählung vom 16. Juni 1933, § 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 26. März 1934.

[2] Eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Durchgangsstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt. Für die Abgrenzung der geschlossenen Ortslage sind im § 13 der Durchführungsverordnung vom 7. Dezember 1934 genaue allgemein gültige Merkmale aufgestellt.

straßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung durch diese Gemeinden erstreckt sich die Baulast des Reiches, der Länder bzw. der Provinzialverbände und der Kreise nicht. Die Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 6000 Einwohnern stehen vielmehr vollständig in der Baulast der Gemeinden[1]. Und die Gemeinden führen auch die Verwaltung dieser Straßenstrecken mit ihren eigenen Baubehörden durch[2]. Anders ist dagegen die Regelung in den Gemeinden mit weniger als 6000 Einwohnern. Hier ist der geltende Rechtszustand[3] so, daß das Reich, die Länder, Provinzen und Kreise innerhalb der Ortsdurchfahrt die Straßenbaulast nur für einen Streifen von 6 m Breite in der Mitte der Straße haben, während die Baulast an den Seitenstreifen der Fahrbahn — sofern sie breiter als 6 m ist — den Gemeinden obliegt. Die öffentlich-rechtliche Baulast an der Fahrbahn der Straße ist also aufgeteilt in drei parallele Streifen. Es dürfte ohne weiteres einleuchtend sein, daß sich durch diese streifenmäßige Aufteilung der öffentlich-rechtlichen Baulast — mag auch nach den gesetzlichen Bestimmungen[4] die Verwaltung der in der Unterhaltung der Gemeinde stehenden Fahrbahnteile den Behörden, die den Mittelstreifen verwalten, mit zugeteilt sein — Schwierigkeiten ergeben müssen. Dabei bereitet die Ermittlung der anteiligen Kosten der Gemeinde bei Unterhaltungs- oder Ausbauarbeiten an der eigentlichen Fahrbahn noch die geringste Schwierigkeit, weil dabei immerhin ein gewisser Quadratmetermaßstab oder in einfachen Verhältnissen auch das leicht zu berechnende Verhältnis der Breite der Streifen zueinander zur Verfügung steht. Dagegen ist eine einwandfreie Ermittlung der anteiligen Kosten bei Arbeiten innerhalb des Straßenkörpers (Entwässerungs- und Abwässerkanäle, Brücken- und Durchlaßbauten usw.) nur selten möglich, da das Verhältnis der Quadratmeterzahlen oder das Verhältnis der Breiten der Streifen bei diesen Anlagen in aller Regel nicht zugrunde gelegt werden kann, weil die Vorteile dieser Anlagen für Mittelstreifen und Seitenstreifen meist in einem ganz anderen Größenverhältnis zueinander stehen wie die Oberfläche der Straßenstreifen. Auch bietet die Durchführung von Versorgungsleitungen durch den Herrschaftsbereich zweier räumlich parallel liegender Baulastträger und die Frage der Gestattung von Sondernutzungen an der Straße wie überhaupt fast alle die Straße berührenden Rechtsverhältnisse wegen dieser streifenmäßigen Verteilung der Baulast so sehr Anlaß zu Zweifeln, Streitfragen und Unklarheiten, daß eine Änderung dieses Rechtszustandes als sehr wünschenswert be-

[1] § 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 26. März 1934.

[2] § 23 Abs. 2 Satz 1 der VO. vom 7. Dezember 1934 (Ausnahme: Satz 2 l. c.).

[3] § 2 Abs. 2 Satz 4 des Gesetzes vom 26. März 1934 i. Verbindg. mit §§ 16, 17 der VO. vom 7. Dezember 1934.

[4] § 23 Abs. 1 der VO. vom 7. Dezember 1934.

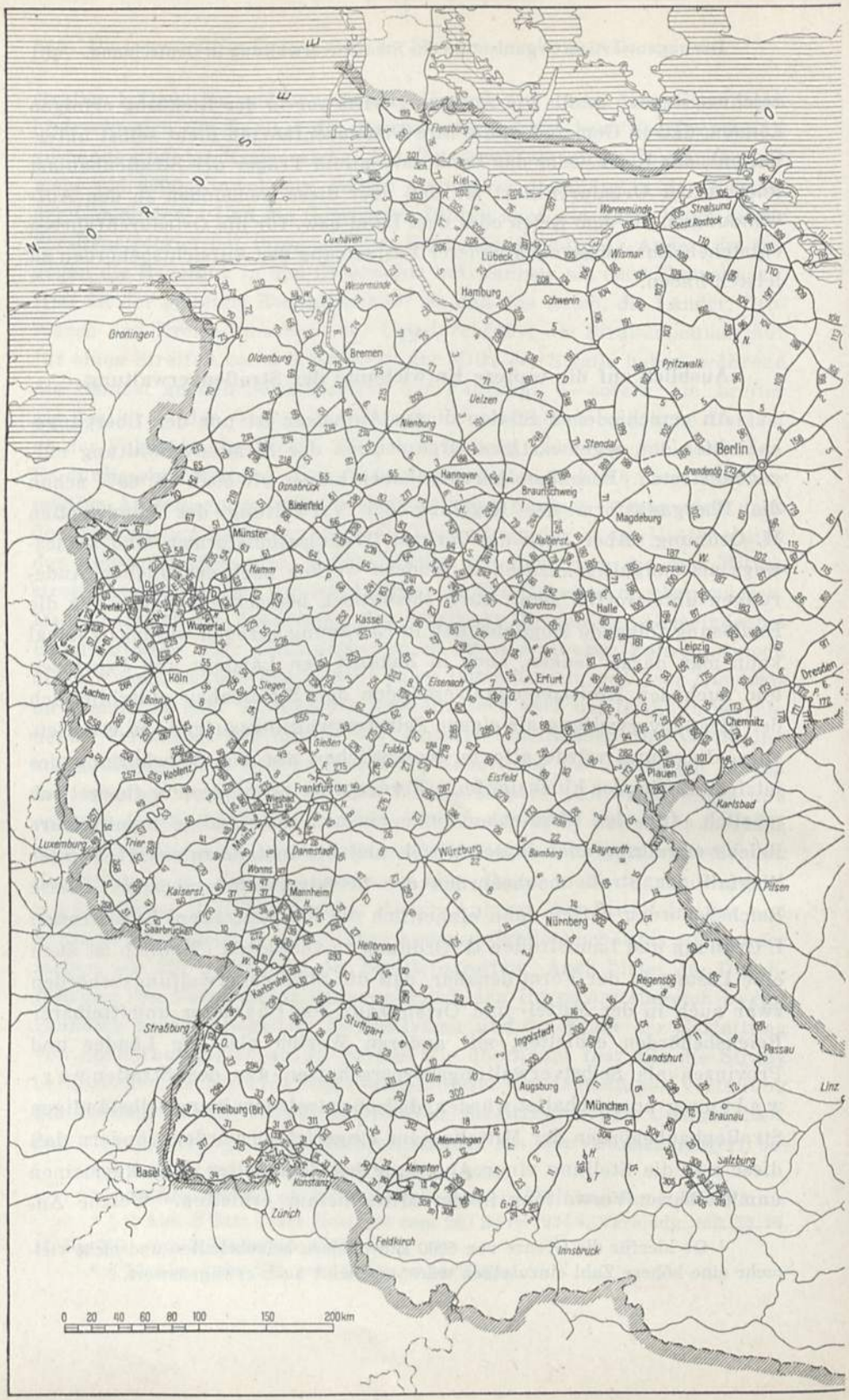
zeichnet werden muß. Die Änderung wird nur in der Richtung erfolgen können, daß in Gemeinden, die ihre Ortsdurchfahrten nicht selbst unterhalten[1], das Reich, oder das Land usw. allein Träger der Straßenbaulast auch in der Ortsdurchfahrt ist, daß aber diese Gemeinden zu den Aufwendungen, die dem Reich oder dem Land usw. für die Ortsdurchfahrten entstehen, Zuschüsse nach näherer Festsetzung der Aufsichtsbehörden zu leisten haben.

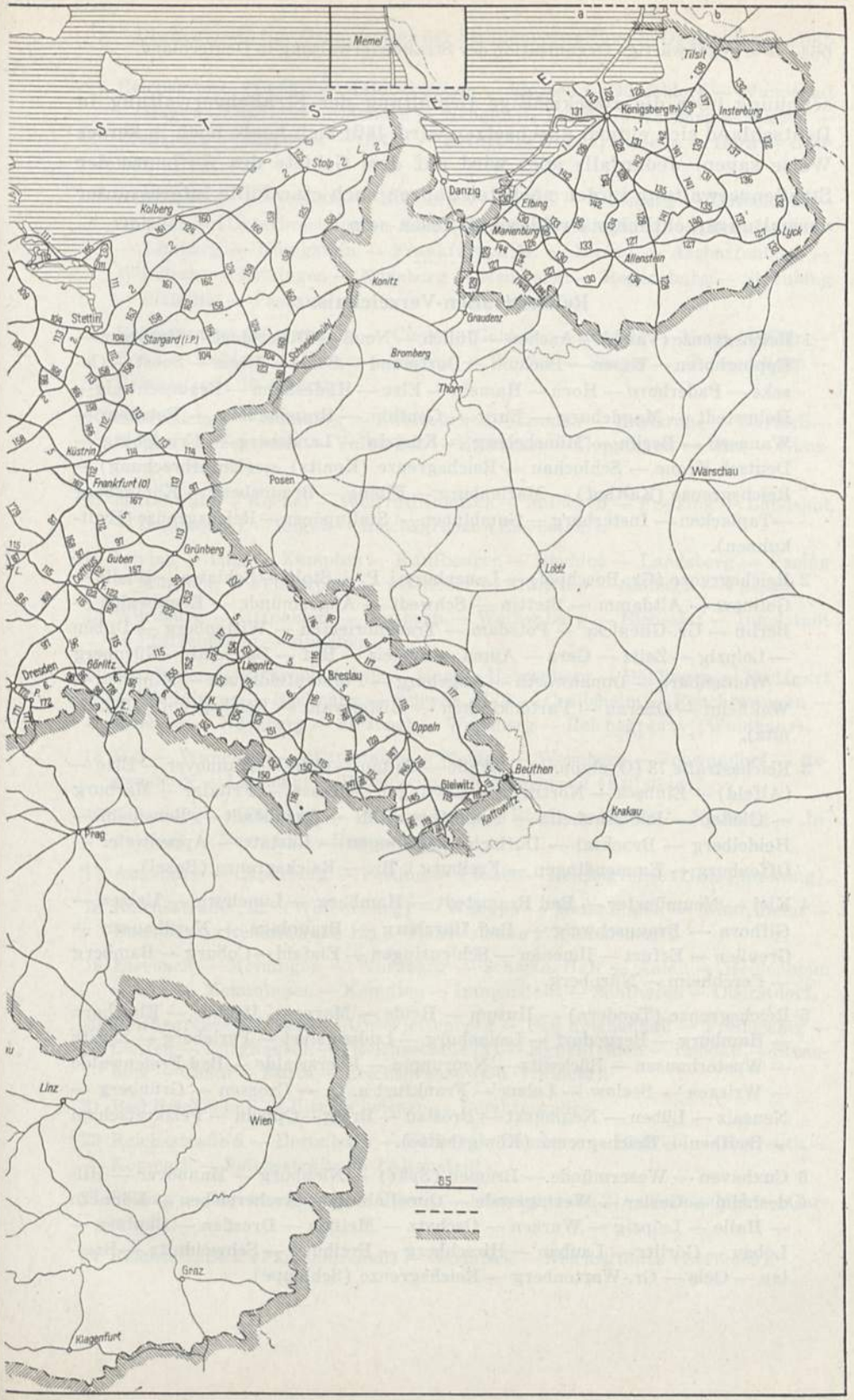
VI.

Ausblick auf die weitere Entwicklung der Straßenverwaltung.

An verschiedenen Stellen dieses Aufsatzes ist uns der Übergangscharakter der gegenwärtigen Organisation der Straßenverwaltung entgegengetreten. Besonders hervorgehoben haben wir oben (S. 657) schon die Übergangsform der Regelung der Verwaltung der Landstraßen II. Ordnung. Aber auch die übrigen Organisationsformen sind keineswegs als endgültig anzusehen, sondern werden noch erheblichen Änderungen unterworfen sein. Rein theoretisch betrachtet, können für die Endlösung folgende Möglichkeiten in Erwägung gezogen werden: Einmal kann man daran denken, auch in Zukunft den Ländern und Provinzen und auch den Kreiskommunalverbänden den Straßenbau einschließlich der Straßenverwaltung als eigene Selbstverwaltungsaufgabe zu erhalten. Diese Regelung würde also im wesentlichen auf die Beibehaltung des jetzigen Zustandes hinauslaufen. Ferner wäre es mindestens theoretisch möglich, für den Straßenbau eine eigene, selbständige unmittelbare Reichsverwaltung auch in der Mittel- und Ortsinstanz zu schaffen unter Wegfall der Straßenbaubehörden der Selbstverwaltungskörper. Diese Reichsbehörden hätten dann einheitlich die Reichsstraßen, Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung zu verwalten. Endlich ist auch eine Lösung in der Form denkbar, daß die Straßenverwaltungsbehörden zwar auch in der Mittel- und Ortsinstanz den Charakter unmittelbarer Reichsbehörden erhielten, mit anderen Worten also die Länder und Provinzen als Selbstverwaltungskörperschaften aus der Straßen*verwaltung* ausgeschaltet würden, daß aber trotzdem keine selbständigen Straßenbaubehörden der Mittelinstanz eingerichtet würden, sondern daß diese nur die Stellung einer Abteilung bei dem Leiter der allgemeinen unmittelbaren Verwaltung in der Mittelinstanz erhielten. Welche An-

[1] Ob hierfür die Grenze von 6000 Einwohnern beizubehalten und nicht vielmehr eine höhere Zahl einzusetzen wäre, erscheint auch erwägenswert.


NORDSEE
Flensburg
Kiel
Cuxhaven
Wesermünde
Lübeck
Hamburg
Warnemünde
Stralsund
Seest Rostock
Wismar
Schwerin
Groningen
Oldenburg
Bremen
Pritzwalk
Uelzen
Nienburg
Stendal
Berlin
Hannover
Braunschweig
Osnabrück
Bielefeld
Magdeburg
Münster
Halberst.
Dessau
Hamm
Kassel
Nordhtm.
Halle
Wuppertal
Leipzig
Aachen
Köln
Siegen
Eisenach
Erfurt
Jena
Dresden
Bonn
Fulda
Chemnitz
Koblenz
Eisfeld
Plauen
Frankfurt (M)
Wiesbad.
Karlsbad
Luxemburg
Trier
Würzburg
Bamberg
Bayreuth
Darmstadt
Worms
Kaiserst.
Mannheim
Pilsen
Saarbrücken
Nürnberg
Heilbronn
Regensbg.
Straßburg
Karlsruhe
Stuttgart
Ingolstadt
Landshut
Passau
Linz
Ulm
Augsburg
München
Freiburg (Br.)
Braunau
Memmingen
Salzburg
Basel
Kempten
Konstanz
Zürich
Feldkirch
Innsbruck
0 20 40 60 80 100 150 200km


Memel
Tilsit
Königsberg (Pr.)
Insterburg
Danzig
Elbing
Marienburg
Lyck
Allenstein
Kolberg
Stolp
Konitz
Graudenz
Stettin
Stargard (i.P.)
Schneidemühl
Bromberg
Thorn
Küstrin
Frankfurt (O.)
Posen
Warschau
Grünberg
Guben
Lodz
Dresden
Görlitz
Liegnitz
Breslau
Oppeln
Beuthen
Gleiwitz
Kattowitz
Krakau
Prag
Linz
Wien
Graz
Klagenfurt
65

schauung über die zweckmäßige Gestaltung der Straßenverwaltung in Deutschland sich einmal durchsetzen wird, läßt sich heute noch in keiner Weise sagen. Jedenfalls aber wird auf dem Gebiete des Aufbaues der Straßenverwaltung in den nächsten Jahren noch eine Fülle interessanter verwaltungsrechtlicher Probleme zu lösen sein.

Reichsstraßen-Verzeichnis.

1 Reichsgrenze (Vaals) — Aachen — Jülich — Neuß — Düsseldorf — Ratingen — Eppinghofen — Essen — Bochum — Dortmund — Sölde — Unna — Soest — Geseke — Paderborn — Horn — Hameln — Elze — Hildesheim — Braunschweig — Helmstedt — Magdeburg — Burg — Genthin — Brandenburg — Potsdam — Wannsee — Berlin — Müncheberg — Küstrin — Landsberg — Friedeberg — Deutsch-Krone — Schlochau — Reichsgrenze (Konitz) — (Unterbrechung) — Reichsgrenze (Kalthof) — Marienburg — Elbing — Braunsberg — Königsberg —Taplacken — Insterburg —Gumbinnen — Stallupönen — Reichsgrenze (Eydtkuhnen).

2 Reichsgrenze (Gr.-Boschpol) — Lauenburg i. P. — Stolp — Schlawe — Köslin — Gollnow — Altdamm — Stettin — Schwedt — Angermünde — Eberswalde — Berlin — Gr.-Glienicke — Potsdam — Treuenbrietzen — Wittenberg — Düben — Leipzig — Zeitz — Gera — Auma — Schleiz — Hof — Bayreuth — Nürnberg — Weißenburg — Donauwörth — Augsburg — Fürstenfeldbruck — München — Weilheim — Oberau — Partenkirchen — Mittenwald — Reichsgrenze (Scharnitz).

3 Reichsstraße 73 (Ovelgönne) — Welle — Soltau — Celle — Hannover — Elze — (Alfeld) — Einbeck — Northeim — Göttingen — Kassel — Fritzlar — Marburg — Gießen — Bad Nauheim — Frankfurt a. M. — Darmstadt — Bensheim — Heidelberg — Bruchsal — Durlach — Ettlingen — Rastatt — Appenweier — Offenburg — Emmendingen — Freiburg i. Br. — Reichsgrenze (Basel).

4 Kiel — Neumünster — Bad Bramstedt — Hamburg — Lüneburg — Uelzen — Gifhorn — Braunschweig — Bad Harzburg — Braunlage — Nordhausen — Greußen — Erfurt — Ilmenau — Schleusingen — Eisfeld — Coburg — Bamberg — Forchheim — Nürnberg.

5 Reichsgrenze (Tondern) — Husum — Heide — Marne — Itzehoe — Elmshorn — Hamburg — Bergedorf — Lauenburg — Ludwigslust — Perleberg — Kyritz — Wusterhausen — Bückwitz — Neuruppin — Eberswalde — Bad Freienwalde — Wriezen — Seelow — Lebus — Frankfurt a. O. — Crossen — Grünberg — Neusalz — Lüben — Neumarkt — Breslau — Brieg — Oppeln — Peiskretscham — Beuthen — Reichsgrenze (Königshütte).

6 Cuxhaven — Wesermünde — Bremen (Syke) — Nienburg — Hannover — Hildesheim — Goslar — Wernigerode — Quedlinburg — Aschersleben — Könnern — Halle — Leipzig — Wurzen — Oschatz — Meißen — Dresden — Bautzen — Löbau — Görlitz — Lauban — Hirschberg — Freiburg — Schweidnitz — Breslau — Oels — Gr.-Wartenberg — Reichsgrenze (Schlaupe).

7 Reichsgrenze (Venlo) — Kaldenkirchen — Viersen — Düsseldorf — Wuppertal — Hagen — Iserlohn — Menden — Neheim — Brilon — Warburg — Kassel — Creuzburg — Eisenach — Gotha — Erfurt — Weimar — Jena — Gera — Gößnitz.

8 Reichsgrenze (Zevenaar) — Emmerich — Wesel — Duisburg — Düsseldorf — Opladen — (Unterbrechung) — Köln (Mülheim) — Siegburg — Altenkirchen — — Limburg — Königstein — Frankfurt a. M. — Hanau — Aschaffenburg — Würzburg — Kitzingen — Nürnberg — Neumarkt — Regensburg — Straubing — Plattling — Passau.

9 Reichsgrenze (Nimwegen) — Cleve — Geldern — Krefeld — Neuß — Köln — Bonn — Koblenz — Bingen — Mainz — Worms — Speyer — Germersheim — Reichsstraße 10 (Wörth).

10 Saarbrücken — Homburg — Zweibrücken — Landau — Karlsruhe — Durlach — Singen — Pforzheim — Vaihingen — Stuttgart — Göppingen — Ulm — Günzburg — Augsburg.

11 Mittenwald — Kochel — Wolfrathshausen — München — Freising — Landshut — Deggendorf — Regen — Reichsgrenze (Eisenstein).

12 Lindau — Isny — Kempten — Kaufbeuren — Buchloe — Landsberg — Pasing — München — Feldkirchen — Mühldorf — Altötting — Simbach — Passau.

13 Würzburg — Uffenheim — Ansbach — Weißenburg — Eichstätt — Ingolstadt — Pfaffenhofen — München.

14 Tuttlingen — Rottweil — Sulz — Horb — Herrenberg — Böblingen — Stuttgart — Waiblingen — Backnang — Schwäb.-Hall — Crailsheim — Feuchtwangen — Ansbach — Nürnberg — Sulzbach — Wernberg — Reichsgrenze (Waidhaus).

15 Hof — Wunsiedel — Mitterteich — Weiden — Wernberg — Schwandorf — Regensburg — Landshut — Rosenheim — Reichsgrenze (Kufstein).

16 Günzburg — Dillingen — Donauwörth — (Reichsstraße 2) — Neuburg — Ingolstadt — Neustadt — Regensburg.

17 Augsburg — Landsberg — Peiting — Füssen — Reichsgrenze (Unt.-Pinswang).

18 Reichsstraße 12 (Weißenberg) — Wangen — Memmingen — Mindelheim — Buchloe — (Reichsstraße 12) — Reichsstraße 17 (Landsberg).

19 Eisenach — Meiningen — Würzburg — Schwäb.-Hall — Aalen — Heidenheim — Ulm — Memmingen — Kempten — Immenstadt — Sonthofen — Oberstdorf.

20 Reichsgrenze (Unken) — Unterjettenberg — Bad Reichenhall — Freilassing — Laufen — Burghausen — (Reichsstraße 12) — Eggenfelden — Landau — Straubing — Cham — Furth — Reichsgrenze (Ob.-Vollmau).

21 Bad Reichenhall — Bischofswiesen — Berchtesgaden.

22 Reichsstraße 8 — Dettelbach — Ebrach — Bamberg — Hollfeld — Bayreuth — Kemnath — Reichsstraße 15 (Altenstadt).

23 Peiting — Oberammergau — Oberau — (Reichsstraße 2) — Sonnenbichl — Garmisch.

24 Reichsstraße 2 (Partenkirchen) — Garmisch — Reichsgrenze (Lermoos).

25 Uffenheim — Rothenburg o/T. — Feuchtwangen — Nördlingen — Reichsstraße 2 (Berg).

26 Mainz — Gr.-Gerau — Darmstadt — Dieburg — Babenhausen — Aschaffenburg — Lohr — Karlstadt — Arnstein — Werneck — Schweinfurt — Haßfurt — Bamberg.

27 Blankenburg — Elbingerode — Braunlage — Bad Lauterberg — Herzberg — Göttingen — Witzenhausen — Bad Sooden — (Reichsstraße 7) — Bebra — Hersfeld — Hünfeld — Fulda — Brückenau — Hammelburg — Karlstadt — Würzburg — Tauberbischofsheim — Mosbach — Neckarelz — Heilbronn — Ludwigsburg — (Reichsstraße 10) — Stuttgart — Tübingen — Hechingen — Rottweil — Dürrheim — Donaueschingen — Reichsgrenze (Neuhaus) — (Unterbrechung) — Reichsgrenze (Neuhausen) — Jestetten — Reichsgrenze (Rafz).

28 Reichsgrenze — Kehl — Appenweier — Oppenau — Peterstal — Freudenstadt — Altensteig — Herrenberg — Tübingen — Reutlingen — Metzingen — Urach — Blaubeuren — Ulm.

29 Waiblingen — Schorndorf — Gmünd — Aalen — Lauchheim — Reichsstraße 25 (Nördlingen).

30 Ulm — Laupheim — Biberach — Waldsee — Weingarten — Ravensburg — Friedrichshafen.

31 Reichsgrenze — Breisach — Tiengen — (Reichsstraße 3) — Freiburg i. Br. — Neustadt — Hüfingen — (Reichsstraße 27) — Donaueschingen — Geisingen — Engen — Stockach — Ludwigshafen — Friedrichshafen — (Reichsstraße 12) — Reichsgrenze (Lochau).

32 Hechingen — Sigmaringen — Mengen — Herbertingen — Weingarten — (Reichsstraße 30) — Ravensburg — Wangen — Hergatz — Riedhirsch.

33 Reichsstraße 28 (Sand) — Offenburg — Haslach — Hausach — Peterzell — Villingen — Dürrheim — (Reichsstraße 27) — Donaueschingen — (Reichsstraße 31) — Engen — Singen — Radolfzell — Konstanz — Staad. Abzweigung: Konstanz — Reichsgrenze (Kreuzlingen).

34 Reichsgrenze (Grenzach) — Säckingen [mit Abzweigung zur Reichsgrenze (Stein)] — Waldshut [mit Abzweigung zur Reichsgrenze (Koblenz)] — Reichsgrenze (Erzingen) — (Unterbrechung) — Reichsgrenze (Thayngen) — Gottmadingen — Singen — (Reichsstraße 33) — Radolfzell — Ludwigshafen.

35 Neudorf — Bruchsal — Bretten — Maulbronn — Reichsstraße 10 (Illingen).

36 Mannheim — Schwetzingen — Hockenheim — Neudorf — (Reichsstraße 10) — Karlsruhe — Durmersheim — (Reichsstraße 3) — Rastatt — Kehl — Reichsstraße 3 (Hugsweier).

37 Kaiserslautern — Frankenstein — Bad Dürkheim — Oggersheim — Mannheim — Heidelberg — Eberbach — Neckarelz.

38 Reichsgrenze (Weißenburg) — Bergzabern — (Reichsstraße 10) — Landau — Neustadt a. d. W. — Mutterstadt — Mannheim.

39 Frankenstein — Neustadt a. d. W. — Speyer — Walldorf — Eichtersheim — Sinsheim — Heilbronn — Weinsberg — Löwenstein — Reichsstraße 14 (Mainhardt).

40 Homburg — Kaiserslautern — Marnheim — Alzey — Mainz — Hochheim — (Reichsstraße 8) — Frankfurt a. M. — (Reichsstraße 8) — Hanau — Gelnhausen — Schlüchtern — Löschenrod.

41 Reichsgrenze (Forbach) — Saarbrücken — Neunkirchen — St. Wendel — Nohfelden — Birkenfeld — Idar — Oberstein — Kirn — Bad Kreuznach — Gensingen — Gau-Algesheim — Reichsstraße 9.

42 Bonn — Neuwied — Bendorf — Ehrenbreitstein — Oberlahnstein — Kaub — Rüdesheim — Biebrich — Kastel (Mainz).

43 Bischofsheim — Rüsselsheim — Rab.-Anschl. „Frankfurt a. M.-Süd" — Sachsenhausen — Offenbach — Hanau.

44 Reichsstraße 43 (Niederrad) — Groß-Gerau — Bürstadt — Mannheim — Ludwigshafen — (Reichsstraße 37 u. 38) — Rheingönheim — Reichsstraße 9 (Friedensau).

45 Reichsstraße 3 (Ndr.-Wöllstadt) — Windecken — Hanau — (Reichsstraße 43) — Dieburg — Erbach — Reichsstraße 37 (Eberbach).

46 Offenbach — Sprendlingen.

47 Reichsstraße 40 (Marnheim) — Monsheim — Worms — Bensheim — Lindenfels — Michelstadt — (Reichsstraße 45) — Amorbach — Walldürn.

48 Bingerbrück — Bad Kreuznach — Alsenz — Rockenhausen — Reichsstraße 40 (Lohnsfeld).

49 Reichsgrenze (Wasserbillig) — Igel — Trier — Schweich — Wittlich — Alf — Cochem — Koblenz — Montabaur — (Reichsstraße 8) — Limburg — Weilburg — Wetzlar — Gießen — Alsfeld.

50 Bernkastel-Cues — Kirchberg — Simmern — Stromberg — Bingerbrück.

51 Reichsgrenze (Saargemünd) — Saarbrücken — Saarlautern (mit Abzweigung nach Fraulautern) — Merzig — Freudenburg — Saarburg — Trier — Bitburg — Prüm — Blankenheim — Euskirchen — Brühl — Köln — Burscheid — Wermelskirchen — Lennep — Wuppertal — Hattingen — Bochum — Herne — Recklinghausen — Haltern — Münster — Telgte — Osnabrück — Bohmte — Diepholz — Bassum — Reichsstraße 6 (Brinkum).

52 Reichsstraße 49 (Ruwer) — Hermeskeil — Türkismühle — Reichsstraße 41 (Nohfelden).

53 Reichsstraße 49 (Schweich) — Mehring — Clüsserath — Bernkastel - Cues — Traben-Trarbach — Zell — Reichsstraße 49 (Alf).

54 Reichsgrenze (Enschede) — Gronau — Burgsteinfurt — Münster — Werne — Lünen — Dortmund — Hagen — Meinerzhagen — Wegeringhausen — Olpe — Siegen — Rennerod — (Reichsstraße 8) — Limburg — Wiesbaden — Reichsstraße 40 (Weilbach).

55 Jülich — Bergheim — Köln — Engelskirchen — Wegeringhausen — (Reichsstraße 54) — Olpe — Bilstein — Meschede — Warstein — Lippstadt — Wiedenbrück.

56 Reichsgrenze (Wehr) — Geilenkirchen — Aldenhoven — Düren — Euskirchen — Bonn — Siegburg — Engelskirchen — Reichstraße 55 (Ründeroth).

57 Aachen — Linnich — Erkelenz — M.-Gladbach (Reichsstraße 7) — Krefeld — Moers — Rheinberg — Xanten — Cleve.

58 Reichsgrenze (Venloe) — Straelen — Geldern — Wesel — Haltern.

59 Viersen — M.-Gladbach — Rheydt — (Reichsstraße1) — Grevenbroich — Köln.

60 Reichsgrenze (Venloe) — Herongen — Aldekerk — (Reichsstraße 57) — Moers — Homberg — Duisburg — Mülheim — Reichsstraße 1 (Eppinghofen).

61 Lünen — Kamen — Hamm — Beckum — (Reichsstraße 55) — Wiedenbrück — (Gütersloh) — Bielefeld — Herford — Minden — Petershagen — Sulingen — Bassum.

62 Roth — Siegen — Erndtebrück — Biedenkopf — (Reichsstraße 3) — Kirchhain — Alsfeld — Hersfeld — Vacha — Bad Salzungen — Reichsstraße 19 (Barchfeld).

63 Reichsstraße 54 — Drensteinfurt — (Reichsstraße 61) — Hamm — Rhynern — Werl — Wickede — Reichsstraße 7.

64 Telgte — Warendorf — Rheda — Wiedenbrück — Rietberg — Paderborn — Bad Driburg — Höxter — Holzminden — Eschershausen — (Reichsstraße 3) — Gandersheim — Seesen.

65 Reichsgrenze (Westenberg) — Schüttorf — Rheine — Osnabrück — (Reichsstraße 51) — Lübbecke — (Reichsstraße 61) — Minden — Bückeburg — Stadthagen — Hannover — Ilten — (Peine) — Reichsstraße 1 (Vechelde).

66 Bielefeld — Lage — Lemgo — Barntrup — Reichsstraße 1.

67 Rees — Isselburg — Bocholt — Borken — Coesfeld — Reichsstraße 51 (Appelhülsen).

68 Reichsstraße 213 (Stapelfeld) — Quakenbrück — Bersenbrück — Bramsche — Osnabrück (Reichsstraße 51) — Dissen — Halle i. W. — Brackwede — Hövelhof — Paderborn — Lichtenau — Reichsstraße 7 (Scherfede).

69 Wilhelmshaven — Varel — Oldenburg — Vechta — Diepholz.

70 Norddeich — Norden — Emden — Leer — Papenburg — Meppen — Lingen — Rheine — Ahaus — Stadtlohn — (Reichsstraße 67) — Borken — Wesel.

71 Reichsstraße 6 (Wulsdorf) — Basdahl — Bremervörde — Zeven — Rotenburg i. H. — Soltau — Uelzen — Salzwedel — Gardelegen — Dolle — Magdeburg — Bernburg — Könnern.

72 Reichsstraße 70 (Georgsheil) — Aurich — Reichsstraße 75 (Hesel).

73 Reichsstraße 6 (Cuxhaven) — Neuhaus — Stade — Buxtehude — Harburg.

74 Reichsstraße 6 (Burgdamm) — Osterholz-Scharmbeck — Basdahl — (Reichsstraße 71) — Bremervörde — Reichsstraße 73 (Stade).

75 Reichsgrenze (Langakker) — Weener — Leer — (Reichsstraße 70) — Hesel — Westerstede — Oldenburg — Delmenhorst — Bremen — (Reichsstraße 71) — Rotenburg i. H. — Harburg — (Reichsstraße 4) — Hamburg — Bad Oldesloe — Lübeck — Travemünde.

76 Reichsgrenze (Krusau) — Flensburg — Schleswig — Eckernförde — Kiel — Preetz — Plön — Eutin — Reichsstraße 207 (Süsel).

77 Reichsstraße 76 (Schleswig) — Rendsburg — Hohenwestedt — Itzehoe.

78 Reichsgrenze — Freyhan — Militsch — Gr.-Hammer — Trebnitz.

79 Wolfenbüttel — Hessen — Halberstadt — Quedlinburg.

80 Reichsstraße 83 — Carlshafen — Hann.-Münden — Hedemünden — Witzenhausen — (Reichsstraße 27) — Heiligenstadt — Worbis — Nordhausen — Sangerhausen — Eisleben — Halle.

81 Reichsstraße 4 (Netzkater) — Hasselfelde — Blankenburg — (Reichsstraße 6) — Halberstadt — Egeln — Magdeburg.

82 Reichsstraße 248 (Neuekrug) — Langelsheim — Goslar.

83 Bückeburg — Hess.-Oldendorf — Hameln — Bodenwerder — Höxter — Beverungen — Helmarshausen — Hofgeismar — (Reichsstraße 7) — Kassel — Melsungen — Bebra.

84 Ebeleben — Langensalza — Eisenach — Reichsstraße 62 — Vacha — Reichsstraße 27 (Hünfeld).

85 Reichsstraße 80 (Berga) — Kelbra — Bad Frankenhausen — Sachsenburg — Kölleda — Weimar — Bad Berka — Rudolstadt — Saalfeld — Kronach — Kulmbach — Bayreuth (Reichsstraße 2) — Creußen — Amberg — Schwandorf — (Reichsstraße 20) — Cham — Viechtag — Regen — Tittling — Passau.

86 Reichsstraße 180 (Hettstedt) — Leimbach — (Reichsstraße 80) — Sangerhausen — Artern — Heldrungen — Sachsenburg — Kindelbrück — Weißensee — Reichsstraße 4 (Straußfurt).

87 Reichsstraße 7 (Umpferstedt) — (Apolda) — Eckartsberga — Naumburg — Weißenfels — Leipzig — Eilenburg — Torgau — Herzberg — Luckau — Lübben — Beeskow — Frankfurt a. O.

88 Reichsstraße 7 (Wutha) — Friedrichroda — Ohrdruf — Ilmenau — Bad Blankenburg — (Reichsstraße 85) — Rudolstadt — Kahla — Jena — Dornburg — Naumburg — Freyburg — Mücheln — Reichsstraße 80 (Halle).

89 Meiningen — Themar — Hildburghausen — Eisfeld — Sonneberg — Reichsstraße 85 (Haßlach).

90 Reichsstraße 85 (Hockeroda) — Leutenberg — Hirschberg — Reichsstraße 2 (Juchhöh).

91 Halle — Merseburg — Weißenfels — Zeitz.

92 Gera — Weida — Greiz — Elsterberg — Plauen — Oelsnitz — Adorf — Bad Brambach — Reichsgrenze (Voitersreuth).

93 Borna — Altenburg — Gößnitz — Zwickau — Schneeberg — Neustädtel — Eibenstock — Reichsgrenze (Hirschenstand).

94 Schleiz — Zeulenroda — (Reichsstraße 92) — Greiz — Reichenbach — Rodewisch.

95 Leipzig — Borna — Frohburg — Penig — Chemnitz — Ehrenfriedersdorf — Annaberg — Oberwiesenthal — Reichsgrenze (Gottesgab).

96 Saßnitz — Bergen — Stralsund — Greifswald — Jarmen — Neubrandenburg — Neustrelitz — Gransee — Löwenberg — Berlin — Zossen — Baruth — Luckau — Finsterwalde — Senftenberg — Hoyerswerda — Königswartha — Bautzen — Reichsstraße 98 (Ndr.-Oppach).

97 Reichsgrenze (Alt-Tirschtiegel) — Schwiebus — Crossen — Guben — Peitz — Cottbus — Spremberg — Hoyerswerda — Königsbrück — Dresden.

98 Bischofswerda — Ndr.-Oppach — Ebersbach — Eibau — Zittau.

99 Neusalz — Freystadt i. Schl. — Sagan — Halbau — Freiwaldau — Rothenburg — Görlitz — Ostritz — Zittau.

100 Halle — Brehna — Bitterfeld — Gräfenhainichen — Reichsstraße 2 (Eutzsch).

101 Reichsstraße 96 (Berlin-Mariendorf) — Trebbin — Luckenwalde — Jüterbog — (Herzberg) — Bad Liebenwerda — Elsterwerda — Großenhain — Meißen — Nossen — Freiberg — Brand-Erbisdf. — (Wolkenstein) — Annaberg — Schwarzenberg — Aue.

102 Reichsstraße 5 u. 103 (Bückwitz) — Rhinow — Rathenow — Pritzerbe — Brandenburg — (Reichsstraße 1) — Belzig — Treuenbrietzen — Jüterbog — Dahme — Reichsstraße 87 (Luckau).

103 Warnemünde (Reichsstraße 105) — Rostock — Güstrow — Krakow — Plau — Pritzwalk — Kyritz — (Reichsstraße 5) — Wusterhausen — Friesack — Nauen — Wustermark — Reichsstraße 2 (Berlin-Spandau).

104 Reichsstraße 75 (Lübeck-Walddorf) — Rehna — Schwerin — Brüel — Sternberg — Güstrow — (Reichsstraße 103) — Teterow — Malchin — Stavenhagen — Neubrandenburg — Woldegk — Strasburg — Pasewalk — Stettin — (Reichsstraße 2) — Altdamm — Stargard — Reetz — Kallies — Deutsch-Krone — Schneidemühl.

105 Reichsstraße 104 (Selmsdorf) — Grevesmühlen — Wismar — Bad Doberan — Schütow — (Reichsstraße 103) — Rostock — Ribnitz — Stralsund.

106 Wismar — Schwerin — Ludwigslust.

107 Pritzwalk — (Reichsstraße 5) — Havelberg — Genthin.

108 Reichsstraße 103 (Gr.-Lantow) — Laage — Reichsstraße 104 (Teterow).

109 Greifswald — Anklam — (Reichsstraße 104) — Pasewalk — Prenzlau — Gollin — Schönerlinde — Berlin.

110 Reichsstraße 103 (Rostock) — Tessin — Gnoien — Demmin — Jarmen — Anklam — (Reichsstraße 109) — Usedom — Swinemünde.

111 Reichsstraße 96 — Gützkow — Wolgast — Koserow — Seebad Heringsdorf — Swinemünde — Wollin — Parlowkrug — Gollnow.

112 Reichsstraße 104 (Hohenkrug) — Neumark — Pyritz — Lippehne — Soldin — Neudamm — Küstrin — (Reichsstraße 1) — Rathstock — (Lebus) — (Reichsstraße 5) — Frankfurt a. O. — Fürstenberg — Guben — Forst.

113 Reichsstraße 104 (Neu-Lienken) — Krackow — Greifenhagen — Bahn — Rufen — (Reichsstraße 112) — Soldin — Landsberg — Schwerin a. W. — Meseritz — Schwiebus — Züllichau — Grünberg.

114 Küstrin — Sonnenburg — (Reichsstraße 113) — Schwerin a. W. — Wierzebaum — Reichsgrenze (Gorzyn).

115 Golßen — Lübben — Lübbenau — Cottbus — Muskau — Görlitz — Bunzlau — Haynau — Liegnitz — Jauer — Striegau — Schweidnitz — Reichenbach — Frankenstein — Patschkau — Ottmachau — Neiße — Neustadt — Ob.-Glogau — Kosel — Jakobswalde — Kieferstädtel — Gleiwitz.

116 Reichsgrenze (Grenzvorwerk) — Trachenberg — Prausnitz — Trebnitz — Breslau — (Reichsstraße 6) — Domslau — Heidersdorf — Frankenstein — Glatz — Habelschwerdt — Ebersdorf — Mittelwalde — Reichsgrenze (Lichtenau).

117 Haynau — Kl.-Krichen — Lüben — Steinau — Wohlau — Trebnitz — Oels — Bernstadt — Namslau — Konstadt — Kreuzburg — Rosenberg — Guttentag — Peiskretscham — (Reichsstraße 5) — Gleiwitz.

118 Namslau — Carlsruhe i. Schl. — Oppeln — Krappitz — Reinschdorf — Ratibor — Tunskirch — Reichsgrenze (Oderberg).

119 Ratibor — Gr.-Rauden — Kieferstädtel.
120 Reichsstraße 148 (Bosdorf) — Falkenberg i. Oberschl. — Reichsstraße 5 (Schönwitz).
121 Parchwitz — Liegnitz — Goldberg — Schönau — Hirschberg — Bad Warmbrunn — Petersdorf — Reichsgrenze (Jakobsthal).
122 Reichsstraße 115 (Koppatz) — Forst — Triebel — Sorau — Sagan — Sprottau — Primkenau — Glogau — Fraustadt.
123 Reichsstraße 1 (Ruschendorf) — Arnsfelde — Schneidemühl — Reichsgrenze (Schmilau).
124 Kolberg — (Reichsstraße 2) — Körlin — Belgard — Bad Polzin — Tempelburg — Deutsch-Krone.
125 Stolpmünde — Stolp — Treblin — Rummelsburg.
126 Reichsstraße 144 (Alt-Christburg) — Saalfeld i. Ostpr. — Mohrungen — Liebstadt — Wormditt — Mehlsack — Zinten — Königsberg — Neuhausen — Labiau — Reichsstraße 138 (Lauschen).
127 Reichsgrenze (Kurzebrack) — Marienwerder — Riesenburg — Rosenberg in Westpr. — Deutsch-Eylau — Osterode — Allenstein — Wartenburg — Bischofsburg — Sensburg — Nikolaiken — Arys — Lyck.
128 Cranz — Königsberg — Preuß.-Eylau — Bartenstein — Bischofstein — Bischofsburg — Ortelsburg — Willenberg — Reichsgrenze (Flammberg).
129 Marienburg — Stuhm — Marienwerder — Garnsee — Reichsgrenze (Kalmusen).
130 Reichsgrenze (Einlage) — Elbing — Preuß.-Holland — Liebemühl — Osterode — Hohenstein — Allenstein.
131 Pillau — Fischhausen — Königsberg — Borchersdorf — Friedland — Gerdauen — Nordenburg — Angerburg — Lötzen — Arys.
132 Tilsit — Ragnit — Kraupischken — Gumbinnen — Goldap — Treuburg — Lyck — Neuendorf — Reichsgrenze (Prostken).
133 Preuß.-Holland — Mohrungen — Locken — Allenstein.
134 Preuß.-Eylau — Landsberg i. Ostpr. — Heilsberg — Guttstadt — Allenstein — Passenheim — Ortelsburg.
135 Bartenstein — Rastenburg — Lötzen.
136 Angerburg — Benkheim — Goldap.
137 Skaisgirren — Aulowönen — Insterburg — (Reichsstraße 1) — Darkehmen — Goldap.
138 Tilsit — Skaisgirren — Lauschen — Reichsstraße 1 (Taplacken).
139 Insterburg — Schallgirren — Nordenburg.
140 Reichsstraße 135 (Lötzen) — Rhein — Sensburg.
141 Allenburg — Gerdauen — Barten — Rastenburg — (Reichsstraße 135) — Rößel — Bischofsburg.
142 Braunsberg — Mehlsack — Heilsberg — (Reichsstraße 128) — Bartenstein — Friedland — Allenburg — Wehlau — Reichsstraße 1 (Oppen).
143 Rauschen — Drugehnen — Königsberg.
144 Marienburg — Christburg — Alt-Christburg — Rosenberg i. Westpr. — (Reichsstraße 127) — Deutsch-Eylau — Reichsgrenze (Rosen).
145 Reichsgrenze (Peterwitz) — Leobschütz — Gnadenfeld — Reichsstraße 118 (Reinschdorf).

146 Reichsstraße 118 (Krappitz) — Ober-Glogau — Leobschütz — Bladen — Reichsgrenze (Troppau).

147 Oppeln — Proskau — Zülz — (Reichsstraße 115) — Neustadt — Ziegenhals — Reichsgrenze (Niklasdorf).

148 Reichsstraße 5 (Rosenhain) — Grottkau — Neiße — Ziegenhals — Reichsgrenze (Zuckmantel).

149 Brieg — Konradswaldau — Reichsstraße 148 (Zindel).

150 Reichsgrenze (Nachod) — Lewin — Bad Reinerz — Glatz — Reichenstein — Patschkau.

151 Reichsstraße 152 (Tannhausen) — Hausdorf — Reichenbach — Heidersdorf — Strehlen — Grottkau.

152 Freystadt — Sprottau — (Reichsstraße 122) — Ndr.-Leschen — Bunzlau — Löwenberg — Hirschberg — Schmiedeberg — Landeshut — Gottesberg — Waldenburg — Bad Charlottenbrunn — Neurode — Glatz.

153 Reichsstraße 115 (Stanowitz) — Freiburg i. Schl. — Waldenburg.

154 Lüben — Liegnitz — (Reichsstraße 115) — Jauer — Bolkenhain — Reichsstraße 152 (Landeshut).

155 Greiffenberg — Löwenberg — Goldberg.

156 Triebel — Gr.-Särchen — Muskau.

157 Forst — Pförten — Sommerfeld — Christianstadt — Naumburg a. B. — Grünberg.

158 Berlin — Werneuchen — Bad Freienwalde — Zehden — Königsberg i. d. N. — Rufen — (Reichsstraße 113) — Bahn — Pyritz — Stargard — Freienwalde i. P. — Wangerin — Dramburg — Falkenburg — Tempelburg — Neustettin — Baldenburg — Rummelsburg — Bütow — Wundichow — Lauenburg i. P.

159 Schlawe — Pollnow — Bublitz — Bärwalde — Reichsstraße 124 (Tempelburg).

160 Kolberg — Bast — Köslin — Bublitz — Neustettin — Ratzebuhr — Flederborn — (Reichsstraße 1) — Jastrow — (Reichsstraße 1) — Schneidemühl — Reichsgrenze (Usch).

161 Kolberg — Treptow — Greifenberg i. P. — Plathe — Regenwalde — Neukirchen — Labes.

162 Wangerin — Labes — Schivelbein — Reichsstraße 124 (Bad Polzin).

163 Naugard — Massow — Stargard.

164 Reichsstraße 158 (Dramburg) — Gr.-Spiegel — Kallies.

165 Reichsstraße 111 (Liebeseele) — Misdroy — Bad Dievenow — Cammin i. P. — Reichsstraße 111 (Parlowkrug).

166 Reichsstraße 198 (Gramzow) — Passow — Schwedt — Königsberg i. d. N. — Bärwalde — Fürstenfelde — Reichsstraße 112 (Zorndorf).

167 Müncheberg — Heinersdorf — (Reichsstraße 5 u. 112) — Frankfurt a. O. — (Reichsstraße 5) — Reppen — Sternberg — Reichsstraße 113 (Schwiebus).

168 Reichsstraße 87 (Beeskow) — Friedland — Lieberose — Peitz.

169 Reichsstraße 173 (Plauen) — Falkenstein — Rodewisch — Neustädtel — Schneeberg — (Reichsstraße 101) — Aue — Stollberg — Chemnitz — Frankenberg — (Döbeln) — Riesa — Prösen — (Reichsstraße 101) — Elsterwerda — Ruhland — Senftenberg — Drebkau — Cottbus.

170 Dresden — Dippoldiswalde — Schmiedeberg — Altenberg — Reichsgrenze (Zinnwald).

171 Heidenau — Glashütte — Bärenstein — Altenberg.

172 Dresden — Heidenau — Pirna — Königstein — Bad Schandau.

173 Reichsstraße 4 (Breitengüßbach) — Staffelstein — Lichtenfels — Kronach — Naila — Hof — (Reichsstraße 2) — Plauen — (Reichsstraße 169) — Netzschkau — Mylau — Reichenbach — Zwickau — Lichtenstein-Callnberg — Chemnitz — Oederan — Freiberg — Dresden.

174 Chemnitz — Zschopau — Marienberg — Reichsgrenze (Reitzenhain).

175 Reichsstraße 169 (Döbeln) — Geringswalde — Rochlitz — Waldenburg — (Glauchau) — Reichsstraße 93 (Mosel).

176 Reichsstraße 95 (Leipzig) — Grimma — Mutzschen — Oschatz.

177 Reichsstraße 172 (Krietzschwitz) — Rosenthal — Reichsgrenze (Zollhaus).

178 Löbau — Herrnhut — Zittau.

179 Berlin — Königswusterhausen — Wend.-Buchholz — Neu-Lübbenau — Reichsstraße 87 (Birkenhainchen).

180 Reichsstraße 81 (Egeln) — Aschersleben — Hettstedt — (Reichsstraße 86) — Eisleben — Querfurt — Freyburg — (Reichsstraße 88) — Naumburg — (Reichsstraße 87) — (Reichsstraße 2) — Stößen — Zeitz — Meuselwitz — Altenburg — Waldenburg — (Reichsstraße 175) — Callenberg — (Reichsstraße 173) — Lugau — Stollberg.

181 Merseburg — Zöschen — Leipzig.

182 Reichsstraße 2 (Eutzsch) — Pretzsch — Dommitzsch — (Torgau) — Belgern — Strehla — Riesa.

183 Reichsstraße 87 (Torgau) — Alt-Lönnewitz — Bad Liebenwerda.

184 Reichsstraße 1 (Heyrothsberge) — Gommern — Leitzkau — Zerbst — Roßlau — Dessau — Bitterfeld — Delitzsch — Reichsstraße 2 (Leipzig).

185 Aschersleben — Güsten — Bernburg — Köthen — Dessau.

186 Köthen — Radegast — Zörbig — Reichsstraße 100 (Bitterfeld).

187 Roßlau — Coswig — Wittenberg — Schweinitz — Holzdorf — Reichsstraße 101 (Bernsdorf).

188 Reichsstraße 3 (Stelle) — Burgdorf — Gifhorn — (Reichsstraße 4) — Öbisfelde — Gardelegen — Stendal — Tangermünde — Wust — (Unterbrechung) — (Reichsstraße 102) — Rathenow — Reichsstraße 103 (Briesen).

189 Pritzwalk — Perleberg — Wittenberge — Seehausen — Osterburg — Stendal — Reichsstraße 71 (Dolle).

190 Reichsstraße 71 (Salzwedel) — Arendsee — Seehausen.

191 Celle — Eschede — Breitensees — (Reichsstraße 4) — Uelzen — Stöcken — Dannenberg — (Dömitz) — (Reichsstraße 5) — Ludwigslust — Parchim — Lübz — Plau.

192 Reichsstraße 105 (Wismar) — Warin — Brüel — (Reichsstraße 104) — Sternberg — Goldberg — Karow — Malchow — Waren — Penzlin — Reichsstraße 104 (Weitin).

193 Reichsstraße 192 (Penzlin) — Neustrelitz.

194 Stralsund — Grimmen — Loitz — Demmin — Stavenhagen.

195 Zingst — Barth — Reichsstraße 105 (Löbnitz).

196 Bergen — Zirkow — Bad Göhren.

197 Anklam — Friedland — Reichsstraße 104 (Sponholz).

198 Reichsstraße 104 (Woldegk) — Prenzlau — Gramzow — Angermünde — (Reichsstraße 2) — Gr.-Ziethen — (Joachimsthal) — Eichhorst — Reichsstraße 5 (Kaiserweg-Br.).

199 Reichsstraße 5 — Klixbüll — Leck — Schafflund — Flensburg.

200 Flensburg — Wanderup — Husum.

201 Husum — Silberstedt — Reichsstraße 76 (Schleswig).

202 Seebad St. Peter — Ording — Garding — Tönning — (Reichsstraße 5) — Friedrichstadt — Erfde — (Reichsstraße 77) — Rendsburg — Achterwehr — Kiel — (Reichsstraße 76) — Selent — Lütjenburg — Oldenburg i. H.

203 Heide — Tellingstedt — Hamdorf — Reichsstraße 202 (Fochbek).

204 Reichsstraße 203 (Heide) — Albersdorf — Hademarschen — Reichsstraße 5 (Itzehoe).

205 Reichsstraße 77 (Jevenstedt) — Nortorf — Neumünster — Reichsstraße 206 (Bad Segeberg).

206 Reichsstraße 77 (Itzehoe) — Kellinghusen — Bad Bramstedt — Bad Segeberg — Niendorf — Lübeck.

207 Fehmarn-Sund — Heiligenhafen — Oldenburg i. H. — Neustadt — Lübeck — Harmsdorf — Mölln — Schwarzenbek — Bergedorf.

208 Reichsstraße 207 (Harmsdorf) — Ratzeburg — Gadebusch.

209 Reichsstraße 207 (Schwarzenbek) — Lauenburg — (Reichsstraße 5) — Artlenburg — Lüneburg — Amelinghausen — (Reichsstraße 71) — Soltau — Walsrode — Rethem — Reichsstraße 215 (Röhrsen).

210 Aurich — Wittmund — Jever — Sande — Reichsstraße 69.

211 Reichsstraße 69 (Neu-Südende) — Oldenbrok — Reichsstraße 212 (Hammelwarder).

212 Nordenham — Rodenkirchen — Brake — Elsfleth — Berne — Reichsstraße 75 (Bockhorn).

213 Reichsgrenze (Frensdorferhaar) — Nordhorn — Lingen — Haselünne — Löningen — Cloppenburg — Ahlhorn — Wildeshausen — Reichsstraße 75 (Delmenhorst).

214 Lingen — Fürstenau — Bersenbrück — Holdorf — Diepholz — Sulingen — Lemke — (Reichsstraße 6) — Nienburg — Schwarmstedt — Celle — Kreuzkrug — Braunschweig.

215 Rotenburg i. H. — Verden — Nienburg — Leese — Stolzenau — Reichsstraße 61 (Glissen).

216 Lüneburg — Dahlenburg — Dannenberg.

217 Reichsstraße 65 (Hannover) — Springe — Hameln.

218 Reichsstraße 214 (Schwagstorf) — Üffeln — (Reichsstraße 68) — Bramsche — Engter — Herringhausen — Reichsstraße 51.

219 Reichsstraße 65 — Ibbenbüren — Greven — Münster.

220 Cleve — Kellen — Emmerich.

221 Stadt-Strälen — Herongen — Kaldenkirchen — Ndr.-Krüchten — Heinsberg — Geilenkirchen.

222 Uerdingen — Strümp — Reichsstraße 9 (Haus Meer).

223 Dorsten — Kirchhellen — Sterkrade — Mülheim — Saarn.

224 Raesfeld — Dorsten — Buer — Horst — Essen — Werden — Velbert — Vohwinkel — Solingen.

225 Dorsten — Marl — Recklinghausen.
226 Buer — Wanne-Eickel — Bochum — Laer — Witten — Wetter.
227 Reichsstraße 1 (Kray) — Steele — Kupferdreh — Velbert.
228 Benrath — Hilden — Haan — Vohwinkel.
229 Reichsstraße 8 (Langenfeld) — Solingen — Remscheid — Lennep — (Reichsstraße 51) — Radevormwald — Brügge — (Reichsstraße 54) — (Lüdenscheid) — Werdohl — Neuenrade — Balve — Hüsten — (Reichsstraße 7) — Arnsberg — Soest.
230 Reichsgrenze (Maalbroek) — Ndr.-Krüchten — Hardt — M.-Gladbach.
231 Reichsstraße 8 (Oberhsn.-Obermeiderich) — Oberhausen.
232 Opladen — Berg.-Neukirchen — Burscheid — Reichsstraße 51 (Kaltenberberg).
233 Werne — Kamen — Unna — Iserlohn.
234 Reichsstraße 235 (Deutschland) — Wetter — Herdecke — (Reichsstraße 54) — Ahlenberg — Berghofen — Reichsstraße 1 (Aplerbeck).
235 Reichsstraße 51 (Blumenhause) — Deutschland — Witten — (Reichsstraße 226) — Bövinghausen — Castrop-Rauxel — Datteln — Olfen — Lüdinghausen — Reichsstraße 51 (Albachten).
236 Reichsstraße 234 (Berghofen) — Schwerte — Letmathe — (Reichsstraße 7) — Altena — Werdohl — Eiringhausen — Grevenbrück — Altenhundem — Schmallenberg — Winterberg — Hallenberg — Battenberg — Reichsstraße 252 (Münchhausen).
237 Reichsstraße 51 (Berg.-Born) — Hückeswagen — Wipperfürth — Reichsstraße 54 (Bhf. Kierspe).
238 Reichsstraße 83 (Ahrensburg) — Rinteln — Lemgo — Detmold.
239 Lage — Detmold — Bad Meinberg — Schieder — Schwalenberg — Höxter.
240 Bodenwerder — Halle — Eschershausen.
241 Reichsstraße 7 (Ossendorf) — Borgentreich — Beverungen — Uslar — Hardegsen — Moringen — Northeim — Katlenburg-Duhm — Osterode — Clausthal-Zellerfeld — Goslar — (Reichsstraße 6) — Reichsstraße 4 (Vienenburg).
242 Reichsstraße 243 (Münchehof) — Bad Grund — Clausthal-Zellerfeld — (Reichsstraße 4) — Braunlage (Reichsstraße 4) — (Reichsstraße 81) — Hasselfelde — Güntersberge — Harzgerode — Leimbach — Klostermansfeld — Reichsstraße 180.
243 Hildesheim — Bockenem — Seesen — Osterode — Herzberg — (Reichsstraße 27) — Scharzfeld — Mackenrode — Reichsstraße 80 (Nordhausen).
244 Reichsstraße 188 (Velpke) — Marienthal — Helmstedt — Schöningen — Dardesheim — Wernigerode — Elbingerode.
245 Helmstedt — Hamersleben — Schwanebeck — Reichsstraße 81 (Halberstadt).
246 Kroppenstedt — Hedersleben — Quedlinburg.
247 Reichsstraße 241 (Katlenburg-Duhm) — (Reichsstraße 27) — Gieboldehausen — Duderstadt — Worbis — (Reichsstraße 80) — Leinefelde — Dingelstädt — Mühlhausen — Langensalza — Gotha — Ohrdruf — Zella (Zella-Mehlis) — Suhl — Schleusingen.
248 Reichsstraße 191 (Prisser) — Lüchow — Salzwedel — Brome — Fallersleben — Braunschweig — (Salzgitter) — Seesen — Northeim.
249 Reichsstraße 27 (Ndr.-Hone) — Eschwege — Wanfried — Mühlhausen — Schlotheim — Ebeleben — Reichsstraße 4 (Ölmühle).

250 Wanfried — Treffurt — Reichsstraße 7 (Creuzburg).
251 Reichsstraße 7 (Brilon) — Korbach — Sachsenhausen — Freienhagen — Istha — Kassel.
252 Reichsstraße 7 — Wrexen — (Arolsen) — Mengeringhausen — Korbach — Frankenberg — Wetter — Reichsstraße 62 (Göttingen).
253 Reichsstraße 3 (Fritzlar) — Bad Wildungen — (Reichsstraße 252) — Frankenberg — (Reichsstraße 236) — Battenberg — Ludwigshütte — (Reichsstraße 62) — Wallau — Dillenburg.
254 Reichsstraße 3 (Holzhausen) — Wabern — Homberg — Ziegenhain — (Alsfeld) — Lauterbach — Fulda.
255 Montabaur — Rennerod — Herborn — Gladenbach — Reichsstraße 3 (Gisselberg).
256 Reichsstraße 55 (Derschlag) — Waldbröl — Rosbach — Roth — Altenkirchen — Flammersfeld — Neuwied — (Reichsstraße 9) — Kruft — Reichsstraße 258 (Mayen).
257 Reichsstraße 56 (Bonn) — Gelsdorf — Altenahr — Adenau — Kelberg — Daun — Bitburg — (Reichsstraße 51) — Reichsgrenze (Echternach).
258 Aachen — Rötgen — Monschau — Schleiden — Blankenheim — Wiesemscheid — Mayen — Koblenz.
259 Reichsstraße 257 — Ulmen — Kochem.
260 Ndr.-Lahnstein — Bad Ems — Nassau — Holzhausen — Bad Schwalbach — Schlangenbad — Reichsstraße 42 (Wiesbaden-Schierstein).
261 Reichsstraße 49 — Denzerheide — Bad Ems.
262 Reichsstraße 42 (W.-Schierstein) — Wiesbaden.
263 Wiesbaden — Biebrich — Reichsstraße 42.
264 Reichsstraße 1 (Weiden) — Eschweiler — Düren — Blatzheim — Köln.
265 Köln — Lechenich — Zülpich — Gemünd — Schleiden.
266 Reichsstraße 56 (Essig) — Rheinbach — Neuenahr — Bodendorf — (mit Abzweigung zur Reichsstraße 9) — Reichsstraße 42 (Linz).
267 Reichsstraße 257 (Altenahr) — Ahrweiler — Reichsstraße 266.
268 Reichsstraße 51 (Trier) — Ndr.-Zerf — Losheim — Lebach — Saarbrücken.
269 Reichsstraße 50 (Longkamp) — Morbach — Birkenfeld — (Reichsstraße 41) — Türkismühle — Lebach — Fraulautern — (mit Abzweigung nach Ensdorf) — (Reichsstraße 51) — Saarlautern — Reichsgrenze (Willingen).
270 Reichsstraße 41 (Nahbollenbach) — Wieselbach — Lauterecken — Wolfstein — Kaiserslautern — Biebermühle — Reichsstraße 10 (Pirmasens).
271 Reichsstraße 47 (Monsheim) — Grünstadt — Bad Dürkheim — Wachenheim — Deidesheim — Reichsstraße 38 (Mußbach).
272 Reichsstraße 10 (Godramstein) — (Landau) — (Reichsstraße 38) — Weingarten — Reichsstraße 9 (Schwegenheim).
273 Krampnitz — Fahrland — Marquardt vom Abzweig an der Reichsstraße 2 bis zur RAB-Anschlußstelle bei Marquardt.
274 St. Goarshausen — Nastätten — Holzhausen — Katzenelnbogen — Reichsstraße 54 (Zollhaus).
275 Bad Schwalbach — (Reichsstraße 54) — Wehen — Idstein — Esch — Usingen — Ndr.-Mörlen — (Reichsstraße 3) — Bad Nauheim — (Reichsstraße 3) — Friedberg — Staden — Ortenberg — Lißberg — Gedern — Herbstein — Lauterbach.

276 Reichsstraße 49 (Mücke) — Freienseen — Laubach — Schotten — (Reichsstraße 275) — Birstein — (Reichsstraße 40) — Bad Orb — Burgjoß — Lohrhaupten — Frammersbach — Lohr.

277 Reichsstraße 54 (Wilnsdorf) — Haiger — Dillenburg — Burg — (Reichsstraße 255) — Herborn — Wetzlar — (Reichsstraße 49) — Reichsstraße 3 (Pöhl-Göns).

278 Reichsstraße 84 (Buttlar) — Geisa — Tann — Wüstensachsen — Bischofsheim.

279 Reichsstraße 27 (Döllbach) — Gersfeld — Bischofsheim — (Neustadt a. d. S.) — (Reichsstraße 19) — Königshofen — Ebern — Reichsstraße 4 (Breitengüßbach).

280 Reichsstraße 19 (Meiningen) — Schwarza — Zella (Zella-Mehlis).

281 Eisfeld — Neuhaus a. R. — Saalfeld — (Reichsstraße 85) — Pößneck — Neustadt a. O. — Triptis — Reichsstraße 2 (Mttl.-Pöllnitz).

282 Reichsstraße 88 (Lobeda) — Stadtroda — Neustadt a. O. — (Reichsstraße 2) — Schleiz — Mühltroff — Reichsstraße 92 (Flughafen Plauen).

283 Adorf — Markneukirchen — Klingenthal — Reichsgrenze.

284 Gersfeld — Obernhausen — Reichsstraße 278 (Wüstensachsen).

285 Reichsstraße 62 (Dorndorf) — Dermbach — Fladungen — Ostheim — Mellrichstadt.

286 Brückenau — Bad Kissingen — Örlenbach — (Reichsstraße 19) — Poppenhausen — Schweinfurt.

287 Bad Kissingen — Nüdlingen — Reichsstraße 19.

288 Uerdingen — Mündelheim — Reichsstraße 8 (Huckingen).

289 Reichsstraße 173 (Ob.-Zettlitz) — Burgkunstadt — Kulmbach.

290 Tauberbischofsheim — Königshofen — Bad Mergentheim.

291 Schwetzingen — Oftersheim — Walldorf.

292 Reichsstraße 3 (Langenbrücken) — Oestringen — Eichtersheim — (Reichsstraße 39) — Sinsheim — Waibstadt — Aglasterhausen — Reichsstraße 37 (Diedesheim).

293 Reichsstraße 10 (Berghausen) — Wössingen — (Reichsstraße 35) — Bretten — Eppingen — Schwaigern — Reichsstraße 39 (Heilbronn).

294 Bretten — Pforzheim — Neuenbürg — Calmbach — Besenfeld — Freudenstadt — Alpirsbach — Schiltach — Wolfach — (Reichsstraße 33) — Hausach — (Reichsstraße 33) — Haslach — Elzach — Waldkirch — Reichsstraße 3 (Gundelfingen).

295 Reichsstraße 296 (Calw) — Weil d. St. — Leonberg — Feuerbach — Reichsstraße 10 (Stuttgart).

296 Reichsstraße 294 (Calmbach) — Calw — Herrenberg.

297 Lorch — Wäschenbeuren — Göppingen.

298 Gaildorf — Gschwend — Gmünd.

299 Neumarkt — Berching — Beilngries — Neustadt — (Reichsstraße 16) — Pfeffenhausen — Landshut — (Reichsstraße 11 u. 15) — Vilsbiburg — Neuötting — (Reichsstraße 12) — Alt ötting — Altenmarkt.

300 Reichsstraße 19 (Heimertingen) — Babenhausen — Krumbach — Diedorf — (Reichsstraße 10) — Augsburg — (Reichsstraße 2) — Hochzoll — Friedberg — Aichach — Schrobenhausen — Geisenfeld — Reichsstraße 16 (Münchsmünster).

301 Reichsstraße 16 (Abendsberg) — Mainburg — Freising.

302 Sulzbach — Rosenberg — Reichsstraße 85 (Amberg).

303 Reichsgrenze (Wies) — Waldsassen — Mitterteich.

304 Reichsstraße 12 (München) — Ebersberg — (Reichsstraße 15) — Wasserburg — Altenmarkt — Traunstein — Teisendorf — Reichsstraße 20 (Freilassing).
305 Rab.-Anschlußstelle Bernau — Grassau — Marquartstein — Reit im W. — Seehaus — Zwing — Unt.-Jettenberg — Schwarzbachwacht — (Reichsstraße 21) — Berchtesgaden — Schellenberg — Reichsgrenze.
306 Traunstein — Siegsdorf — (Inzell) — Reichsstraße 305 (Zwing).
307 Reichsstraße 2 (Klais) — Reichsstraße 11 (Krünn).
308 Reichsstraße 12 (Grübels) — Scheidegg — Lindenberg — Riedhirsch — Weiler — Wengen — Immenstadt — (Reichsstraße 19) — Sonthofen — Hindelang — Reichsgrenze (Ad.-Hitler-P.).
309 Reichsstraße 19 (Kempten) — Nesselwang — Weißbach — Pfronten-Steinach — Reichsgrenze.
310 Reichsstraße 308 (Hindelang) — Unterjoch — Wertach — Nesselwang — (Reichsstraße 309) — Weißbach — Weißensee — Füssen.
311 Reichsstraße 31 (Geisingen) — Möhringen — Tuttlingen — Meßkirch — Mengen — (Reichsstraße 32) — Herbertingen (Riedlingen) — Datthausen — Ehingen — Ob.-Dischingen — Reichsstraße 30 (Donautal).
312 Reutlingen — Pfullingen — Zwiefalten — Datthausen — (Reichsstraße 311) — (Riedlingen) — Uttenweiler — Biberach — (Reichsstraße 30) — Ochsenhausen — Reichsstraße 19 (Steinheim).
313 Sigmaringen — Meßkirch — Hindelwangen — (Stockach) — (Reichsstraße 31) — Reichsstraße 34 (Espasingen).
314 Reichsstraße 34 (Bhf. Lauchringen) — Stühlingen — Randen — Blumenfeld — Hilzingen — Reichsstraße 34 (Singen).
315 Reichsstraße 317 (Seehäusle) — Ob.-Lenzkirch — Bonndorf — Weizenerhäusle — (Reichsstraße 314) — Reichsgrenze (Oberwiesen).
316 Reichsstraße 3 (Bühlmühle) — Lörrach — Degerfelden — Rheinfelden.
317 Reichsgrenze (Riehen) — Lörrach — Schopfheim — Zell — Schönau — Todtnau — Reichsstraße 31 (Titisee).
318 Rab.-Anschlußstelle Holzkirchen — Kreuzstraße — Bad Wiessee — Rottach.
319 Berchtesgaden — Obersalzberg — Reichsstraße 305 (Unt.-Au).
320 Reichsstraße 198 (Prenzlau) — Drense — Rab.-Anschlußstelle Schmölln.
Nr. 321 und 322 sind noch offen.
323 Homberg (Bez. Kassel) — Remsfeld — Rab.-Anschlußstelle Mansfeld.
324 Rab.-Anschlußstelle bei Auer — Untergeis — Hersfeld.

Beiträge zur frühesten Geschichte des Militäreisenbahnwesens.

Von
Bernhard Meinke in Dresden.

(Mit drei Karten.)

(Schluß.)

II. Die Eisenbahnen als Mittel zur Wehrhaftmachung Deutschlands.

a) Karl Eduard Pönitz und andere Stimmen 1842—45.

Nachdem schon in der Zeit bis 1842 die militärische Bedeutung der Eisenbahnen in zahlreichen Aufsätzen und Broschüren von vielen Seiten erörtert worden war, etwa tausend Kilometer Eisenbahnen in Deutschland in Betrieb und ebenso viele im Bau und in Vorbereitung waren, war die Zeit zu einer eingehenden systematischen Darstellung durch einen Sachverständigen gekommen. Diese Darstellung finden wir in dem 1842 erschienenen Buche: „Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert von Pz. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland.“ Verfasser war der sächsische Hauptmann Karl Eduard Pönitz[1]. Pönitz führt in seinem Buche zunächst aus, daß er weder zu den Enthusiasten gehöre, die gleich nach der Legung der ersten Schienen eine völlige Umgestaltung der Kriegskunst prophezeiten, noch zu den gelehrten Zweiflern, die herausgerechnet hätten, daß eine Armee auf der Sohle schneller fortkomme als auf der Eisenbahn. Die bisherigen Abhandlungen über diesen Gegenstand hätten sich entweder auf ganz allgemeine Andeutungen beschränkt oder sehr eingehende Be-

[1] Karl Eduard Pönitz, geb. 14. Januar 1795 in Döbeln (Sachsen), war ursprünglich Husarenwachtmeister, wurde infolge seines Fleißes und seiner Kenntnisse zum Offizier befördert, betätigte sich als Militärschriftsteller und wirkte als Lehrer am Kadettenhause in Dresden. Infolge schlechter Beförderungsaussichten in der sächsischen Armee trat er 1846 in den Postdienst über und starb 1858 in Dresden als Oberpostrat.

rechnungen über die Leistungsfähigkeit der bisher vorhandenen Eisenbahnen mit ihren beschränkten Transportmitteln enthalten. Er gehe einen Schritt weiter und fasse nicht nur den gegenwärtigen Zustand der Eisenbahnen, sondern auch künftige Zeiten ins Auge, denn bei den täglichen Fortschritten in der Physik und Mechanik sei mit Bestimmtheit anzunehmen, daß das Eisenbahnwesen einer großen technischen Ausbildung fähig sei. Er setze außerdem bestimmte kriegerische Zwecke und strategische Verhältnisse voraus und wolle dabei die Eisenbahnen wirksam werden lassen, weil nur auf diese Weise ihr großer Nutzen dargestellt werden könne. Die erste und wesentlichste Bedingung sei natürlich, daß den Militärbehörden das Benutzungsrecht aller deutschen Eisenbahnen, sie mögen auf Staatskosten oder durch Privatgesellschaften angelegt sein, vorkommendenfalls auch wirklich zuerkannt werde. In Frankreich sei dieses Benutzungsrecht bereits gesetzlich festgelegt, und in Belgien sei ein solches Gesetz nicht notwendig, weil alle Bahnen Eigentum des Staates seien. Pönitz erörtert dann die militärischen Operationslinien im allgemeinen, erklärt die Bewegung der verschiedenen Truppengattungen auf Eisenbahnen und veranschaulicht die militärische Benutzung der Eisenbahnen durch Beispiele.

Die zweite Abteilung dieses Buches bildet ein Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland. Es heißt dort zunächst im allgemeinen:

„Ein zweckmäßig angelegtes und weise benutztes Eisenbahnsystem würde Deutschlands Wehrhaftigkeit sehr bedeutend erhöhen ... Unser nächstes Ziel ist also: die Mittel zu vervielfältigen, welche sowohl den inneren Verkehr erleichtern als im Falle eines Angriffs die einzelnen Teile des deutschen Staatenkörpers schnell zu einem streitbaren Ganzen verbinden, und das sind die Eisenbahnen. Da aber hier nur von ihrer Benutzung zu kriegerischen Zwecken, insbesondere zur Landesverteidigung, die Rede ist, müssen wir vor allen Dingen die Verhältnisse nach außen betrachten, um zu ersehen, von wo der Angriff kommen könne. Ohne gerade in die Verhältnisse der Politik eingeweiht zu sein, läßt sich doch voraussehen, daß Deutschland nur Angriffe von Frankreich und Rußland zu befürchten hat ... Bei der dumpfen Gärung, die in Frankreich ihr Wesen treibt, ist ein plötzlicher Angriff von dort eben so denkbar, als eine kleine Völkerwanderung vom Osten her möglich."

Wie andere Schriftsteller jener Zeit ist Pönitz ferner der Meinung, daß bei einem Kriege zwischen Frankreich und Deutschland die Schweiz eine wichtige Rolle spielen werde, ihre Neutralität aber schwerlich würde behaupten können.

Auf Grund dieser Erwägungen entwirft Pönitz nun ein Eisenbahnnetz für das westliche und eins für das östliche Deutschland oder vielmehr für das deutsche Bundesgebiet, wie es auf der Abb. 2 dargestellt ist.

Als Hauptverteidigungslinie gegen Westen bezeichnet er den Rhein und hält zu dessen wirksamer Verteidigung eine große Rheinbahn für ganz unentbehrlich. Diese zerlegt Pönitz in zwei Teile: von Waldshut nach Frankfurt und Mainz und von Neuwied nach Emmerich. Die

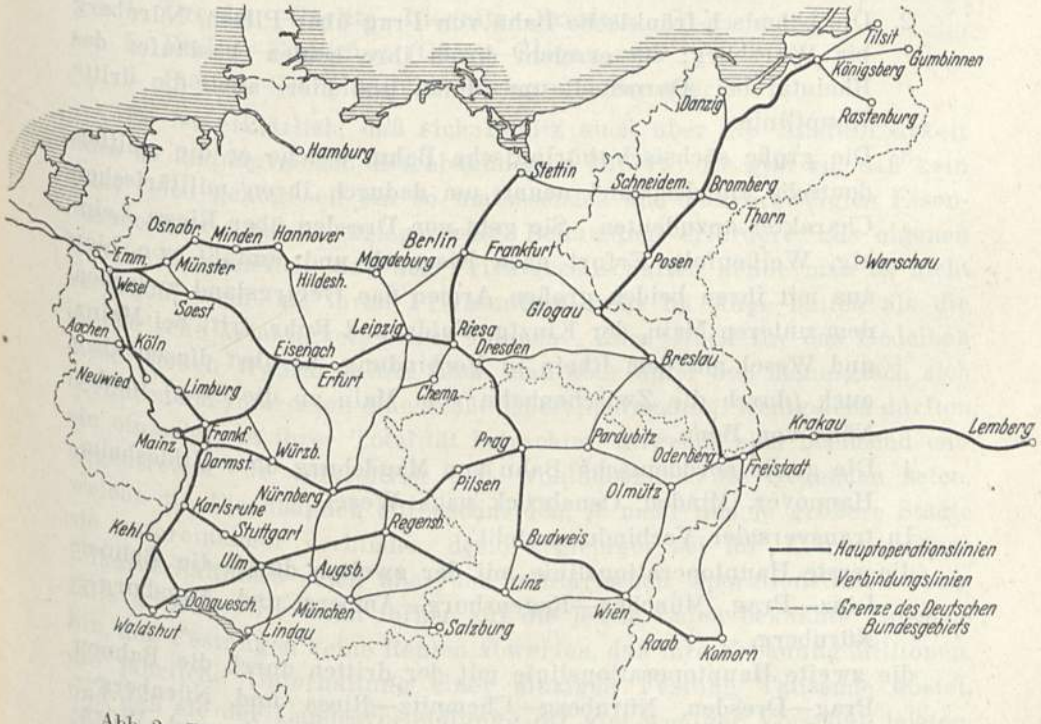


Abb. 2. Das von Hauptmann Pönitz 1842 vorgeschlagene militärische Eisenbahnnetz.

Strecke zwischen Mainz und Neuwied im Rheintal hält er sonderbarerweise für unausführbar. Eine Verbindung denkt er sich von der Taunusbahn über Limburg und, weil auch das Lahntal nicht benutzbar sei, über Altenkirchen und Siegburg.

Als Hauptoperationslinien vom Innern nach dem Rhein schlägt er folgende Linien vor:

1. Die große Donaubahn von Linz nach Donaueschingen mit einer sekundären Linie von Salzburg über München—Augsburg nach Ulm und über Memmingen an den Bodensee. Durch ihre westlichen Ausläufer erreicht sie den Oberrhein bei Waldshut, Kehl

und Karlsruhe. Bemerkenswert an diesen Ausläufern ist die Strecke Donaueschingen—Stühlingen—Waldshut, die 1890 auf Reichskosten aus rein militärischen Gründen zur Umgehung des Schweizer Gebietes bei Schaffhausen erbaut wurde, ferner daß Pönitz in der Bahn Villingen—Triberg—Hornberg—Hausach—Offenburg schon die 1866 bis 1873 erbaute Schwarzwaldbahn vorsah, während er eine Bahn von Donaueschingen nach Freiburg, also die Höllenthalbahn, zwar für wünschenswert erklärt, aber für unausführbar hält.

2. Die böhmisch-fränkische Bahn von Prag über Pilsen, Nürnberg bis Würzburg; sie erreicht durch ihre beiden Ausläufer das Rheintal bei Darmstadt und Mainz und hier auch die dritte Hauptlinie.
3. Die große sächsisch-thüringische Bahn, welche er die „mitteldeutsche Bundesbahn" nennt, um dadurch ihren militärischen Charakter anzudeuten. Sie geht von Dresden über Riesa, Leipzig, Weißenfels, Erfurt nach Eisenach und umfaßt von hier aus mit ihren beiden großen Armen das Gebirgsland zwischen dem unteren Main, der Kinzig, Fulda und Ruhr, tritt bei Mainz und Wesel mit dem Rhein in Verbindung, berührt diesen aber auch (durch die Zwischenbahn vom Main an die Sieg) in der Nähe von Bonn.
4. Die große norddeutsche Bahn von Magdeburg über Hildesheim, Hannover, Minden, Osnabrück nach Wesel.

In transversaler Verbindung steht

die erste Hauptoperationslinie mit der zweiten durch die Bahnen Linz—Prag, München—Regensburg—Amberg und Augsburg—Nürnberg,

die zweite Hauptoperationslinie mit der dritten durch die Bahnen Prag—Dresden, Nürnberg—Chemnitz—Riesa und Nürnberg—Altenburg—Leipzig, Bamberg—Coburg—Eisenach und Würzburg—Steinau und

die dritte Hauptoperationslinie mit der vierten durch die Bahnen Leipzig—Köthen—Dessau—Magdeburg, Gotha—Hildesheim und Soest—Münster.

Im Osten sieht Pönitz eine vordere und eine hintere Hauptoperationsbasis vor. Als vordere und zugleich als künstliche Hauptverteidigungslinie gegen Rußland erscheint eine große Eisenbahn, die den Halbkreis von Lemberg, Krakau, Oderberg, Breslau, Glogau, Posen, Bromberg (mit Abzweigung nach Thorn) und Königsberg bildet; auf die Festung Königsberg gestützt, greifen drei eiserne Arme gegen die feindliche Grenze aus: nach Rastenburg, Gumbinnen und Tilsit.

Die hintere Hauptoperationsbasis bildet die Linie Komorn (oder Raab)—Wien—Budweis—Prag—Dresden—Berlin—Stettin mit einer Zwischenlinie Olmütz—Prag.

Diese Operationsbasen, die Pönitz mit den Parallelen einer angegriffenen Festungsfront vergleicht, stehen unter sich in Verbindung durch die Bahnen:

1. Komorn (oder Preßburg)—Trentschin—Jablunka—Freistadt.
2. Wien—Olmütz—Oderberg.
3. Pardubitz—Josephstadt—Landeshut—Schweidnitz—Breslau;
4. Dresden—Görlitz—Liegnitz—Breslau,
5. Berlin—Frankfurt (Oder)—Glogau und
6. Stettin—Schneidemühl—Posen und Bromberg.

Es ist erklärlich, daß sich Pönitz auch über die Ausführbarkeit eines so umfangreichen Eisenbahnnetzes äußert. Er gibt zu, daß kein Staat reich genug sei, ein so umfassendes und vielverzweigtes Eisenbahnnetz, wie es die kriegerische Benutzung erfordere, aus eigenen Mitteln herzustellen, und den Privatgesellschaften könne man es nicht verargen, wenn sie ihren Privatnutzen mehr im Auge hätten als die militärische Wichtigkeit dieser Bahnen. Zum Glück für das Gedeihen dieser neuen Wehranstalten finde man aber unter den mannigfach sich berührenden Interessen eine große Übereinstimmung, wenigstens dürften sie einander, in ihrer Totalität betrachtet, nirgends sich hemmend entgegentreten. Je volkreicher und wohlhabender die Gegenden seien, welche die Eisenbahnen durchschneiden, je mehr und je größere Städte sie untereinander verbinden, desto ergiebiger sei ihr Ertrag. Diese Lokalverhältnisse seien aber den militärischen Operationslinien ebenfalls günstig. Er weist ferner auf die jedem Laien bekannte Tatsache hin, daß Festungen keine Renten abwerfen, daß ihre Erbauung Millionen, die jährliche Unterhaltung einer einzigen Festung Tausende kostet, und daß sie der Landesverteidigung oft viel weniger Vorschub leisten, als sich das künftig von den Eisenbahnen erwarten ließe.

„Die Summen, welche die Regierungen in Zukunft auf die Vervollständigung und zeitgemäße Benutzung dieses Verteidigungsmittels verwenden, stehen also mit dem Aufwande für fortifikatorische Anlagen in gar keinem Verhältnis und es möchte sich eine solche Ausgabe ganz gewiß vollkommen verinteressieren."

Pönitz veranschlagt dann die Kosten durchschnittlich für die Meile auf 300 000 Taler, also für das ganze Netz von 1200 Meilen auf 360 Millionen Taler. Er gibt zu, daß bei dieser Summe zwar alle Finanzmänner in pflichtgemäße Entrüstung geraten würden, aber das dürfe nicht irremachen, Rom sei auch nicht an einem Tag erbaut. Da mit Ende des

nächsten Jahres bereits 300 Meilen, also schon ¼ fahrbar sein würden, sei das vorgeschlagene Netz in bezug auf die Meilenzahl keine übertriebene Forderung. Die Eisenbahnbauten schritten gegenwärtig mit großer Schnelligkeit vorwärts, und so wie im Jahre 1832 noch kein Deutscher geglaubt habe, in unserem Vaterlande je Eisenbahnen entstehen zu sehen, so könne im Jahre 1852 das vorgeschlagene Eisenbahnsystem in seinen wesentlichen Teilen schon wirklich ausgeführt sein. Pönitz hat recht behalten. Deutschland allein hatte Ende 1852 etwa 940 Meilen Eisenbahnen, Österreich dazu etwa 210 Meilen, das sind zusammen 1150 Meilen. Ende 1853 waren 1200 Meilen bereits überschritten.

Pönitz sah überhaupt zuversichtlich in die Zukunft. Im Glauben an Deutschlands wachsende Größe schließt er sein Werk mit den Worten, die auch für die heutige Zeit wieder gelten können:

„Deutschland geht mit festem Tritte einer schöneren, vielleicht sehr glänzenden Zukunft entgegen; das Zeichen hierzu ist gegeben, die Richtung vorgezeichnet; möchte sie immer genau und sicher eingehalten werden. Aber das Band, welches die Deutschen umschlingt, muß ein eisernes sein und der Eifersucht Rost darf niemals daran nagen. So möge Vertrauen zu uns selbst das Mittel werden, Großes zu vollbringen; nur dieses Einzige fehlte uns bisher. Aber das köstliche Kleinod in dem Stammbaum eines ganzen Volkes hat sich wiedergefunden und darf nie verloren gehen, wenn wir uns nicht selbst wieder verlieren wollen!“

Bemerkenswert ist vor allem, daß Pönitz, wie Friedrich List schon 1836, mit einem Angriff von Westen und Osten rechnete. Hauptsächlich aber entsprach die Möglichkeit eines französischen Angriffes der damaligen politischen Lage. Drohende Wolken standen besonders 1840 am politischen Himmel. Als Deutschland und England am 15. Juli 1840 im Vertrag zu London in einem Streitfall zwischen dem türkischen Sultan und dem Vizekönig von Ägypten schiedsrichterlich für die Türkei eintraten, fühlte sich Frankreich gekränkt, das isoliert auf der Seite Ägyptens stand. Bei der Einweihung der Julisäule auf dem Bastilleplatz in Paris erklang die Marseillaise und alle Blätter forderten den Feldzug an den Rhein und die Erwerbung des linken Rheinufers. Da erschien im September 1840 in der Trierer Zeitung Beckers Rheinlied: „Sie sollen ihn nicht haben, den freien deutschen Rhein“, und am 15. Oktober 1840 wurde es zur Königsgeburtstagsfeier im Theater zu Köln angestimmt. Von da nahm es seinen Weg durch Deutschland und löste eine Welle nationaler Begeisterung in ganz Deutschland aus. König Ludwig I. von Bayern schenkte dem Dichter einen Ehrenbecher mit der

Inschrift: „Dem Sänger des Rheinliedes der Pfalzgraf des Rheines". Und im November 1840 dichtete Schneckenburger „Die Wacht am Rhein". Dieses erwachende Nationalgefühl ließ Frankreich aufhorchen. Der Kriegslärm verstummte im Frühjahr 1841, Minister Thiers wurde entlassen und ein Ministerium des Friedens unter Guizot eingesetzt. Trotzdem rechnete man in politischen Kreisen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiterhin mit einem Kriege mit Frankreich. In einem anonymen Aufsatze „Über die Verteidigung des südwestlichen Deutschland in einem Krieg des deutschen Bundes mit Frankreich" in Heft 1 der Deutschen Vierteljahrsschrift 1840 heißt es, daß Deutschland stets in der Verfassung sein müsse, von neuem den Kampf mit Frankreich zu bestehen. Besonders sei eine Verstärkung der Rheingrenze durch Befestigungen notwendig. Am Mittelrhein sei Rastatt der zweckmäßigste Punkt, am Oberrhein Stockach, weil es den doppelten Zweck der Verteidigung des Schwarzwaldes und einer Flankenstellung gegen die Schweiz erfüllen würde, besonders da nicht zu erwarten sei, daß der Feind die Neutralität der Schweiz respektieren werde. Von Eisenbahnen ist in diesem Aufsatz mit keinem Wort die Rede. Davon handelt um so ausführlicher eine 1842 im Cotta'schen Verlage in Stuttgart erschienene Schrift: „Teutschlands Vertheidigung gegen den äußeren Feind und das sie befördernde System der Eisenbahnen von einem Offizier und Inhaber der k. k. österr. Verdienstmedaille." Auch dieser Verfasser hält es für dringend erforderlich, jederzeit zum Widerstand gegen die Franzosen gerüstet zu sein. Er fordert zunächst die Befestigung von Ulm und Rastatt und die Verstärkung der bestehenden Festungen. Um aber der Verteidigung volle Kraft zu verleihen, sei eine möglichst schnelle und sichere Verbindung aller Festungen unter sich und der Basen unserer Feldheere, sowie des Sitzes der Bundesversammlung mit den Hauptstädten der österreichischen und preußischen Monarchie unablässige Bedingung. Am vollkommensten würde diese Verbindung durch die Anwendung der Dampfkraft im Verein mit einem über das ganze Vaterland sich verbreitenden System von Eisenbahnen erreicht werden. Dann wird ähnlich wie bei Pönitz ein deutsches Eisenbahnnetz von rund 1000 Meilen entworfen. So dringend notwendig die Eisenbahnen für die Verteidigung gegen die Franzosen erschienen, so zeitgemäß sei ihre Anlage in jeder anderen Beziehung und man dürfe ein solches System für die Verteidigung gegen Westen und Osten getrost aufzustellen wagen, welches zugleich die politische, geistige und materielle Wohlfahrt des Vaterlandes in aller Weise fördern würde. Wörtlich heißt es dann:

„Festungen und Eisenbahnen, harmonisch miteinander verbunden, würden die Verteidigungskraft auf den höchsten Grad der Vollkommenheit erheben und uns nicht nur zu einer mächtigen und unantastbaren, das Gleichgewicht und die Ruhe der europäischen Staaten schützenden, sondern auch zu einer reichen und glücklichen Nation erheben."

Auch Pönitz lieferte 1844 und 1845 wieder Beiträge zur militärischen Verwendung der Eisenbahnen. In Heft 1 der D.V.S.[1] 1844 behandelt er „Die Verteidigung von Süddeutschland gegen die Franzosen mit Zuziehung der Eisenbahnen unter Berücksichtigung der verschiedenen Spurweiten." Für die militärische Benutzbarkeit der Eisenbahnen sei es von wesentlichem Nutzen, wenn ein Wechsel der Transportwagen so selten wie möglich, am besten gar nicht nötig würde und sie die ganze Fahrt hindurch beibehalten werden könnten. Es sei wichtig, daß der taktische Verband der Brigaden, Regimenter, Bataillone so wenig wie möglich zerrissen werde. Von den Eisenbahnen im Westen Deutschlands habe die Strecke Basel—Heidelberg eine breitere Spur; auf den übrigen deutschen Bahnen sei überall die gleiche Spurweite. Es sei ganz offenbar, welche große Wichtigkeit bei jedem Krieg mit Frankreich die hessischen, badischen und württembergischen Eisenbahnen haben würden. Die ungehinderte Bewegung der Lokomotivzüge auf diesen und den anstoßenden Bahnen sei daher unerläßlich. Die verschiedene Spur der badischen Eisenbahnen tue einer nachdrücklichen Verteidigung Süddeutschlands großen Abbruch. Da nun das Großherzogtum Baden bei einem Kriege mit Frankreich der größten Gefahr ausgesetzt sei, liege es ganz im Interesse Badens, auf seinen Eisenbahnen alle Hindernisse der schleunigen Truppenbewegung zu beseitigen, indem es die im übrigen Deutschland übliche Spur annehme. Zum Schluß erwähnt Pönitz noch einen Umstand, der bei der Anlegung von Eisenbahnen in Europa bisher fast gar nicht beachtet worden sei, weil die Lokalinteressen fast überall den Ausschlag gegeben hätten, das sei die Verbindung der Bahnhöfe verschiedener Eisenbahnen an ihren beiderseitigen Endpunkten. Es sei sehr zu beklagen, daß man nicht gleich im Anfang auf eine solche Verbindung der Bahnenden gesehen habe, nachdem wiederholt in öffentlichen Blättern die Notwendigkeit dargestellt worden sei. Für die kriegerische Benutzung der Eisenbahnen sei die direkte Verbindung der Bahnhöfe durch Schienenwege unbedingt notwendig.

Weiter bespricht Pönitz im 1. Heft der D.V.S. 1845 kurz „Die fortschreitende Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens und was dabei besondere Beachtung ver-

[1] D.V.S = Deutsche Vierteljahrsschrift.

dient". Neben verschiedenen Vorschlägen nichtmilitärischer Art betont er immer wieder, daß die Eisenbahnen nicht nur dem Handel und Verkehr, sondern auch kriegerischen Zwecken dienen sollen, weshalb durch sie außer den Hauptorten des Handels und der Industrie auch die Hauptwaffenplätze des Landes unter sich verbunden werden müßten. Man dürfe auch nicht übersehen, daß die Franzosen bei Ausführung ihrer großen Eisenbahnen die strategischen Interessen fast überall voranstellten und keineswegs der Meinung seien, daß die Benutzung der Eisenbahnen als Operationslinien ein „Hirngespinst" sei, wie es ein neuerer Militärschriftsteller, Herr Bade, hinstelle, der auch die im vorigen Aufsatz enthaltene Operationsskizze „ein strategisches Puppenspiel" zu nennen beliebt habe. Die Einwürfe dieses Verfassers verrieten jedoch eine so große Unbekanntschaft mit der militärischen Benutzung der Eisenbahnen, daß er zu einer Widerlegung keine Ursache habe.

Im gleichen Jahr behandelt in Heft 3 der D.V.S. ein ungenannter Verfasser ebenfalls „Die militärische Benutzung der Eisenbahnen". Seine Ausführungen enthalten jedoch nichts, was nicht in früher erschienenen Abhandlungen bereits angeführt worden wäre, so daß hier nicht weiter darauf eingegangen zu werden braucht.

Wir sehen aus den behandelten Schriften der Jahre 1842—45, daß durch die damals von Westen drohende Kriegsgefahr die Notwendigkeit der Benutzung der Eisenbahnen zur Erhöhung der Wehrhaftigkeit schon allgemein erkannt worden war. Die Bedrohung Deutschlands durch Frankreich hat bekanntlich zunächst bis 1870 fortgedauert. In greifbare Nähe rückte ein Angriff von Westen wieder im Jahre 1859 und veranlaßte den damaligen Chef des preußischen Generalstabes v. Moltke zum Entwurf eines Aufmarschplanes unter großzügiger Verwendung der Eisenbahnen. Ferner legte Moltke in einer im November 1861 verfaßten „Denkschrift über die strategische Bedeutung der Festungen" dar, daß neben diesen den Eisenbahnen die wichtigste Rolle bei der Landesverteidigung zukommt. In einer weiteren Denkschrift vom Winter 1868/69 entwarf Moltke einen neuen Plan zur Versammlung der Armeen im Westen, der sich dann im Kriege 1870 so glänzend bewährt hat.

Wie in Deutschland hatte man sich damals auch in Frankreich mit der militärischen Bedeutung der Eisenbahnen befaßt. „Französische Ansichten über die militärische Benutzung und Bedeutung der Eisenbahnen, vornehmlich für Frankreich" wurden in einem Aufsatz im Beiheft zum Militär-Wochenblatt für die Monate Juli und August 1845 ausführlich behandelt. Diese Darstellung stützte sich auf Schriften von Daru, Jardot und Rumigny sowie auf die in den Kammerverhandlungen ausgesprochenen

Ansichten namhafter Deputierter, wie Lamartine, Marschall, Thiers, des Marschalls Soult und der Generäle Pelet und Paixhans. Einige bemerkenswerte Punkte aus dieser Abhandlung verdienen zum Vergleich mit den deutschen Ansichten hier angeführt zu werden. Zunächst fehlte es auch in Frankreich nicht an übertriebenen Vorstellungen, und Marschall vertrat im April 1844 in der Kammer die Ansicht, 24 Stunden genügten, um am Rhein die Streitkräfte Preußens, Österreichs und des Bundes zu vereinigen und am folgenden Tage könnte eine Armee von 400 000 Mann die offene Grenze zwischen Thionville und Lauterburg überschreiten. Über eine besondere Sicherung der Bahnen im Grenzgebiet sprachen sich alle Autoritäten, ähnlich wie auf deutscher Seite Fürst Wrede, ablehnend aus und man bezweifelte, daß Fortifikationen die Grenzbahnen wirklich sichern könnten. Minister Dumont erblickte die Sicherheit der Grenzbahnen nicht in ihrer Befestigung, sondern in ihrer möglichst zurückgezogenen, durch Flüsse usw. gedeckten Lage. Es wurde außerdem darauf aufmerksam gemacht, daß Lokalbefestigungen eine wenn auch nur momentane Zerstörung der Bahn nicht verhindern könnten. Daß dagegen Festungen in das Eisenbahnnetz einzubeziehen seien, scheint man in Frankreich allgemein für erforderlich gehalten zu haben; denn die nach den Gesetzen von 1842 und 1844 geplanten Eisenbahnen führten überall in die Festungen oder durch den Bereich ihrer Geschütze.

Ferner wurde hervorgehoben, daß zwar das kommerzielle Interesse die Entstehung der Eisenbahnen hervorgerufen habe, daß aber bei dem vom Staate entworfenen Netze militärische Rücksichten entschieden vorgewaltet hätten und um so entschiedener vorwalten müßten, als die Haupthandelsbahnen und die großen Operationslinien in der Regel nicht divergierten.

In strategischer Hinsicht ist bei den Franzosen ein Widerspruch festzustellen, denn ihren eigenen Bahnen legten sie vorzugsweise defensive, den deutschen Schienenwegen dagegen offensive Bedeutung bei! Nur der Generalstabsoffizier Jardot vertrat die Ansicht, daß die Eisenbahnen künftig mehr den Angriff als die Verteidigung stärken würden. Einen allgemeinen Überblick über die strategische Bedeutung gab Marschall Soult 1842 in der Kammer. Über die Grenze gegen Deutschland sagte er dabei:

„Diejenige Grenze, an der Frankreich am gefährdetsten ist, findet sich ohne Widerrede im Unter-Elsaß. Er ist seit dem Verlust von Landau vollkommen offen und durch den doppelten Brückenkopf bei Germersheim am Rhein ganz bloßgestellt. Ich stehe nicht an, zu sagen, daß, wenn Frankreich überhaupt bedroht wird, hier der Angriffspunkt des Feindes sein wird. Eine von Landau vorgedrungene

feindliche Armee kann sehr leicht Straßburg zur Seite lassen, die große Saverner Straße gewinnen und ins Innere Frankreichs eindringen. (1870!) Deshalb erscheint die direkte Bahn von Paris nach Straßburg besonders wichtig. ... Es wird zur strengsten Pflicht und notwendigsten Sorge für Frankreich, n i e zu vergessen, daß Landau und Saarlouis an fremde Mächte gefallen sind und Frankreich fortwährend von d i e s e r Seite bedroht wird. Deshalb ist es auch mein größter Wunsch, daß eine Eisenbahn so nahe wie möglich bei Metz vorbeigeht."

Auch die Generäle Pelet, Paixhans, Rumigny sowie Graf Daru und Jardot befaßten sich wiederholt mit der Nordostgrenze und zerlegten hier die Umfassung Frankreichs in die Nordgrenze gegen Belgien, in die Nordostgrenze von der Mosel an gegen Deutschland und in die Südostgrenze gegen die Schweiz und Italien. Auch die Franzosen hielten übrigens nicht viel von der Neutralität Belgiens und der Schweiz und meinten, daß gleich bei Beginn eines Krieges beide Länder die Beute des ersten übermächtigen Angreifers werden müßten, sei es auch — wie Thiers sich aussprach — unter dem Vorwand, ihre Neutralität schützen zu wollen. Dagegen erwartete man nicht, daß diese Staaten aus besonderer Sympathie die Partei Frankreichs ergreifen würden, man betrachtete sie vielmehr mit Deutschland vereint und gleichfalls feindlich.

Mit großer Besorgnis wurde allgemein „die imposante Stärke" betrachtet, welche die auf Köln, Mainz und Mannheim konvergierenden Eisenbahnlinien der sonstigen militärischen Kraft Deutschlands hinzufügen. Köln vereinige die Linien aus Hannover, Holstein, Preußen und Sachsen. Ferner nehme Frankfurt und Mainz, die der französischen Grenze noch näher liegen und dereinst (durch die Ludwigshafen-Bexbacher Bahn) mit Landau und Saarlouis verbunden sein würden, die Linien der anderen deutschen Staaten auf. Frankreichs schwache Seite wurde demnach allgemein in dem Raum von Valenciennes bis Straßburg erkannt. Vornehmlich sei der Raum zwischen dem Rhein und der Mosel gefährdet, so daß hier eine deutsche Invasion am meisten zu erwarten und zu fürchten sei. Für die Verteidigung am wichtigsten hielt man eine direkte Bahn von Paris nach Straßburg über Nancy. Bei Straßburg, dem einzigen großen Waffenplatz am Rhein, müßten in Kriegszeiten alle Widerstandsmittel vereinigt werden und die Eisenbahn müßte hier einen Ersatz für Saarlouis und Landau gewähren. Also auch hier der Gedanke, daß den Eisenbahnen künftig die gleiche strategische Bedeutung wie bisher den Festungen zukommen würde.

b) Der Deutsche Bund und die militärische Bedeutung der Eisenbahnen.

Wenn man sich vergegenwärtigt, wie die drohende Kriegsgefahr um und nach 1840 einzelne Männer veranlaßt hatte, eindringlich auf die Erhöhung der Wehrhaftigkeit durch Benutzung der Eisenbahnen hinzuweisen, drängt sich die Frage auf, ob die hauptsächlich hierfür maßgebende Stelle, der Deutsche Bund, nicht Stellung dazu genommen hat. War es doch nach der Bundesakte dessen Aufgabe und Zweck, die innere und äußere Sicherheit Deutschlands zu erhalten und sowohl ganz Deutschland als die einzelnen Bundesstaaten gegen jeden Angriff zu schützen. Das einzige, was meines Wissens hierüber veröffentlicht ist, ist ein Aufsatz im Pester Lloyd Nr. 138 vom 9. Juni 1898[1] von einem alten österreichischen Offizier, P—r, der in den sechziger Jahren Mitglied der Militärkommission beim Bundestage in Frankfurt war. In diesem Aufsatze heißt es:

„In den Protokollen der Militärkommission findet sich bis zum Jahre 1853 nichts über den Wert der Eisenbahnen für militärische Zwecke. Erst in der 25. Sitzung der Bundesversammlung vom Jahre 1853 wurde beschlossen, von den Bundesstaaten statistische Nachweise über die Eisenbahnen zu verlangen . . . Es ist einleuchtend, daß mit einer solchen Statistik dem Bedürfnis nicht gedient sein konnte. Diese Erkenntnis brach sich erst Ende 1860 Bahn, als der Präses der Militärkommission die Einberufung einer Spezialkommission zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen für militärische Zwecke bei der Bundesversammlung beantragte... Die Spezialkommission trat Mitte Februar 1861 in Frankfurt zusammen."

Daß sich der Deutsche Bund erst 1853 so unvollkommen und gar erst 1861 eingehender mit dieser Frage befaßt haben sollte, ist unwahrscheinlich und trifft auch nicht zu. Das im ersten Abschnitt über v. Baur erwähnte Aktenstück der Reichspostdirektion München enthält auch Belege für eine ausführliche Behandlung dieses Gegenstandes bei der Militärkommission des Deutschen Bundes in den Jahren 1846 und 1847. Ergänzt und bestätigt werden diese Belege durch ein im württembergischen Filialarchiv Ludwigsburg befindliches Aktenstück Nr. 962. 51. 41. 4, das den Titel trägt: „Akten, betr. die Eisenbahnen und Dampfschifffahrtsstraßen und deren Benutzung für militärische Zwecke 1835 bis 1861". Bevor auf Grund dieser Akten die erste Behandlung der militärischen Bedeutung der Eisenbahnen an Bundesstelle behandelt wird,

[1] Auszugsweise abgedruckt: Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 52 vom 9. Juli 1898.

sind einige Bemerkungen über die militärischen Sicherheitsmaßnahmen beim Deutschen Bund im allgemeinen erforderlich.

Die durch den Bund herbeigeführte Einheit der Deutschen Nation beschränkte sich zunächst auf die Aufstellung einer Bundesarmee, der in den Beschlüssen der Bundesversammlung vom 9. und 12. April 1821 und vom 11. Juli 1822 eine Bundeskriegsverfassung gegeben wurde. Das Heer stand unter der Oberleitung der Bundesversammlung, der eine Militärkommission von sieben, später sechs stimmführenden höheren Offizieren unterstellt war. Die Bundeskriegsverfassung war aber wegen des selbstsüchtigen Widerspruchs einzelner Regierungen nur sehr mangelhaft, mancherlei Bestimmungen fehlten darin und mancherlei Vorschriften wurden nicht überall durchgeführt. Erst am 21. Oktober 1831 wurden in leidlicher Eintracht weitere Bundesbeschlüsse über Deutschlands Sicherheit gefaßt. Auch sie befahlen nur das Unentbehrlichste und forderten lediglich: Die Bundesstaaten sollten zu gegenseitiger Unterstützung ihre Truppen bereitstellen, ihre Bundesgesandten mit umfassenden Vollmachten versehen usw., aber es fehlte an jeder Einheitlichkeit der Führung, der Bewaffnung, des Kommandos, der Signale u. a. 1830 bis 1832 verhandelten Preußen und Österreich sowie Preußen und Süddeutschland für den Fall eines französischen Krieges miteinander. Drei Heere sollten gebildet werden, zwei aus Preußen und Bundestruppen gemischte am Nieder- und Mittelrhein, ein österreichisches am Oberrhein. Lange Zeit stritt man sich im Deutschen Bunde über die Bundesfestungen. Während die Süddeutschen nach Sinn und Wortlaut der Verträge eine Bundesfestung am Oberrhein verlangten, bestand Österreich noch immer auf der Befestigung von Ulm. Den uneigennützigen Bestrebungen Friedrich Wilhelms III. von Preußen war dann der Bau zweier süddeutscher Festungen zur Sicherung der deutschen Grenze gegen Frankreich zu danken und durch die Bundesratsbeschlüsse vom 26. März 1841 und 11. August 1842 wurde zur fortifikatorischen Sicherstellung der oberrheinischen Grenze die Befestigung von Ulm und Rastatt festgesetzt. 1844 wurde der Grundstein zu diesen beiden Festungen gelegt.

In der 12. Bundestagssitzung am 23. April 1846 stellte nun der preußische Bundestagsgesandte Graf Doenhoff einen Präsidialantrag, die Militärkommission aufzufordern, ein motiviertes Gutachten über die Bedeutung und Wichtigkeit der Eisenbahnen für die militärisch-strategischen Verhältnisse des Deutschen Bundes abzugeben. Graf Doenhoff begründete seinen Antrag wie folgt: Die Einführung und immer weitere Ausbreitung der Eisenbahnen sowohl innerhalb des Deutschen Bundesgebietes als auch im benachbarten Auslande habe in die Kriegführung

ein neues Element gebracht, auf das in den bisherigen Verhandlungen über die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes keine Rücksicht genommen werden konnte. Es stehe außer Zweifel, daß die Angriffsfähigkeit des nahen Auslandes durch die daselbst schon vorhandenen Eisenbahnen und die immer fortschreitende Erweiterung eines großartigen und wohlberechneten Eisenbahnsystems erheblich zugenommen habe und noch im Wachsen begriffen sei; die Eisenbahnverbindung zwischen Paris und dem belgischen Eisenbahnnetze sei beendet und die Vollendung der Eisenbahn von Paris nach Metz und Straßburg stehe demnächst in Aussicht, wodurch folglich Nord-, Mittel- und Süddeutschland gleich stark bedroht erscheine. Es werde daher notwendig sein, diesen Gefahren gegenüber die Verteidigungsfähigkeit des Bundes speziell ins Auge zu fassen, sowie überhaupt den Einfluß der Eisenbahnen auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes einer näheren Erörterung zu unterziehen.

Der Antrag wurde zum Beschluß erhoben und in der 11. Militärkommissionssitzung am 2. Mai 1846 übernahm der preußische Militärbevollmächtigte Oberst From den Vortrag über diesen Gegenstand.

Außerordentlich bezeichnend für die Verhältnisse beim Deutschen Bunde und für die Empfindlichkeit, ja das Mißtrauen unter den Bundesmitgliedern sind die Erörterungen, die dieser Antrag bei der bayerischen Regierung auslöste. Der bayerische Militärbevollmächtigte, Generalmajor v. Voelderndorff, berichtete sofort nach München und erwähnt:

„Die Intention dabei ist, wie Graf Doenhoff mir nicht verhehlte, die Herstellung von ost-westlichen Eisenbahnverbindungen im südlichen Deutschland von Österreich (Wien) durch Bayern nach Ulm und Rastatt.

Unstreitig kann die Militärkommission wie die Bundesversammlung selbst sich nur darauf beschränken, sich für das Wünschenswerte einer ost-westlichen Eisenbahnverbindung in militärischer Beziehung und im Bundesinteresse im allgemeinen auszusprechen, ohne in das Spezielle der einzelnen Richtung und Anknüpfungsweise in Detailbestimmungen einzugehen, da bei der Möglichkeit mehrfacher Bahnführungen die Wahl und Bestimmung lediglich Sache der waltenden Sonderinteressen und freier Vereinbarung der Beteiligten sein kann."

Diesen Bericht des Generalmajors v. Voelderndorff überreichte das Ministerium des kgl. Hauses und des Äußern am 14. Juli 1846 zur Kenntnis und Äußerung an das Ministerium des Innern und das Kriegsministerium mit der Bemerkung, daß nach anderweit erhaltener vertraulicher Mitteilung der Antrag durch Schritte der kgl. württembergischen

Regierung veranlaßt scheine, die mit dem Stande der Verhandlungen zwischen Bayern und Württemberg über die beiderseitigen Eisenbahnen im Zusammenhange stehe. Das Ministerium des Innern äußerte sich unterm 4. August 1846 ausführlich, beschränkte sich aber wiederum auf die Anschlußfrage mit Württemberg und die Befugnisse des Bundestages. Über den Anschluß heißt es:

„Nachdem für die bayerische Süd-Nordbahn die gegen Westen ausbiegende Richtung über Nördlingen gewählt wurde, konnte für Bayern kein Zweifel bestehen, daß dieser Punkt den passendsten Anschluß an Württemberg darstellt (über Aalen durch das Remstal nach Cannstatt und Stuttgart). Die württembergische Regierung habe vorgezogen, die anzulegende Hauptbahn von Stuttgart durch das Filstal nach Ulm zu leiten. In einer Note vom 12. Februar 1846 wurde der kgl. bayer. Regierung zugemutet, baldmöglichst eine Eisenbahn von Ulm nach Augsburg und Donauwörth bauen zu lassen. Die kgl. bayer. Regierung glaubt, den Anschluß in der Richtung Ulm nur rechtfertigen zu können unter der Bedingung, daß Württemberg sich verbindlich mache, weder an noch gegen den Bodensee Eisenbahnen zu bauen oder bauen zu lassen. In der Note vom 15. April 1846 weist Württemberg dies zurück. Weitere Verhandlungen haben seitdem nicht mehr stattgefunden. Auch nach einem kurzen Berichte v. Abels an das Ministerium des kgl. Hauses und des Äußern und den Finanzminister hat dieser Gegenstand bis auf weiteres auf sich zu beruhen."

Weiter führte das Ministerium des Innern aus, daß die Befugnis der Bundesversammlung nicht bestritten werden könne, den Einfluß der Eisenbahnen auf die Wehrhaftigkeit einer näheren Erörterung zu unterziehen. Diese Befugnis folgere sich nicht nur aus dem im Art. II der Bundesakte ausgesprochenen Zweck des Bundes: Erhaltung der äußeren und inneren Sicherheit Deutschlands, sondern sie sei auch ausdrücklich in der durch Art. II der Schlußakte auferlegten Pflicht enthalten, die organischen Einrichtungen für das Militärwesen des Bundes und die zur Sicherstellung seines Gebietes erforderlichen Verteidigungsanstalten zu treffen. Daß aber die Schienenwege als ein neues Element der Kriegführung den bisherigen Hilfsmitteln sich zugesellt hätten, daß sie auf die Zusammenziehung und Schlagfertigkeit des deutschen Bundesheeres und namentlich auf die Sicherung und Erhaltung der Bundesfestungen durch wesentliche Erleichterung des Nachschubs an Truppen, Material und Vorräten von entschiedenem Einfluß, ja von größter Wichtigkeit seien, würde gewiß allgemein anerkannt werden müssen. Eine ganz andere Frage sei aber die, ob der Bund einzelnen deutschen Staaten die Ein-

haltung einer bestimmten Eisenbahnrichtung oder gar die Anlage einer eigenen Bahn aus militärischen Rücksichten zumuten könne. Diese Frage müsse geradezu verneint werden.

Über Anlagen auf Staatskosten dürfe weder in der engeren Versammlung noch im Plenum des Bundes Beschluß gefaßt werden und der Bund würde sich wohl kaum dazu verstehen, selbst die zu solchem Zwecke erforderlichen bedeutenden Mittel aufzubringen. Der König habe daher bereits in seinem Signate vom 8. Mai 1846 ausgesprochen, er würde sich nicht vorschreiben lassen, welche Richtungen die Eisenbahnen in seinem Königreiche haben sollten. Im übrigen sei schon durch die im Bau befindlichen und zur Ausführung bestimmten bayerischen Eisenbahnen der Wehrhaftigkeit des Bundes vielfach Rechnung getragen und bei der durch die Donau zwischen Donauwörth und Ulm wesentlich erleichterten Verbindung sei die Anlage einer Eisenbahn zwischen diesen beiden Punkten kaum so notwendig. Das Kriegsministerium schloß sich diesen Ausführungen des Finanzministeriums in seinem Bericht vom 17. August 1846 voll und ganz an und beauftragte den Generalmajor v. Voelderndorff, über alle Vorkommnisse in dieser wichtigen Angelegenheit jedesmal gesondert zu berichten.

Am 3. Januar 1847 legte Oberst From[1] sein Gutachten der Militärkommission vor. Es war überschrieben: „Motiviertes Gutachten über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes und über den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens mit Rücksicht auf die Verteidigungsfähigkeit von Deutschland“ und war eingeteilt in folgende fünf Abschnitte:

I. Erörterung des allgemeinen Einflusses der Eisenbahnen auf die Kriegführung. Darin wird hervorgehoben, daß die Eisenbahnen höher potenzierte Landstraßen seien, die in den seit ihrer Einführung verflossenen Friedensjahren im gewöhnlichen Handel und Verkehr bedeutende Veränderungen hervorgebracht hätten; ihr Einfluß auf die Kriegführung werde unzweifelhaft ebenso groß sein.

[1] Friedrich From, geb. am 27. März 1787 als Sohn eines Polizeidirektors in Marienburg (Westpr.), trat 1813 zunächst als Ingenieurgeograph in militärischen Dienst und nahm als Leutnant an den Feldzügen 1813/14 teil. 1830—33 war er Platzmajor in Thorn und Danzig und wirkte seit 1833 als Lehrer an der Allgemeinen Kriegsschule und seit 1836 an der Artillerie- und Ingenieurschule. 1840 wurde er Oberstleutnant, 1842 Oberst und gleichzeitig Militärbevollmächtigter bei der Militärkommission des Deutschen Bundestages. 1848 rückte er zum Generalmajor und Inspekteur der 2. Ingenieurinspektion Breslau auf und erhielt 1854 mit dem Charakter als Generalleutnant den erbetenen Abschied. Er starb am 16. Juni 1857.

II. Ausmittelung eines der Wehrhaftigkeit von Deutschland entsprechenden Eisenbahnnetzes. Hier heißt es u. a.:

„Die ost-westlichen Eisenbahnen Deutschlands haben die Aufgabe, die östlichen und westlichen Ausgangs- und Verteidigungspunkte unter sich zu verbinden. Die nord-südlichen Bahnen sollen die Aufstellung des deutschen Bundesheeres im Innern, überhaupt die Kriegstheater in Nord- und Süddeutschland verbinden und die Flankenbewegungen gegen einen vordringenden Feind begünstigen. Die Durchschnittspunkte der Nord-Süd- mit den Ost-West-Bahnen müssen soviel als möglich in festen Plätzen liegen."

III. Vergleichung des der Wehrhaftigkeit von Deutschland entsprechenden Eisenbahnnetzes mit den jetzt vorhandenen und projektierten Eisenbahnen.

IV. Gegenwärtiger Stand des Eisenbahnwesens mit Rücksicht auf die Verteidigungsfähigkeit Deutschlands:

1. Stand des Eisenbahnwesens außerhalb Deutschlands.
2. Stand des Eisenbahnwesens innerhalb der deutschen Bundesgrenze mit Rücksicht auf die Verteidigungsfähigkeit.

Hierzu wird ausgeführt:

„Gegenüber den durch einen mehrfachen Gürtel von Festungen und Depotplätzen unterstützten französischen und belgischen Eisenbahnen wird die deutsche Bundesgrenze oberhalb Straßburgs nur durch den Rhein gebildet und durch die nahe am Rhein gelegene Festung Rastatt sowie durch das entfernter liegende Ulm gedeckt. Unterhalb Straßburg liegen in erster Linie jenseits des Rheins die Bundesfestungen Landau und Luxemburg sowie die preußischen Festungen Saarlouis und Jülich, zwischen den drei letzteren und dem Rhein die Vogesen, das Hardtgebirge, der Hunsrück und die Eifel und auf dem Rhein selbst in zweiter Linie die Bundesfestungen Germersheim und Mainz sowie die preußischen Festungen Koblenz, Köln und Wesel. So sicher nun der Rhein von Straßburg abwärts durch diese zweifache Reihe von Festungen gedeckt ist, so findet dies doch weniger oberhalb Straßburg auf dem zwischen Rastatt und Ulm liegenden Bundesgebiete statt und um so dringender wird die möglichste Beschleunigung der aus Württemberg, Bayern und selbst von den norddeutschen Staaten gegen die Bundesgrenze führenden Eisenbahn sowie auch derjenigen, welche einen ungesäumten Rheinübergang unter dem Schutze von Germersheim und Landau behufs einer Flankenbewegung gegen die nach dem Rhein marschierende feindliche Armee begünstigt.

Noch ist zu bemerken, daß die Bundeskontingente der dem Rhein zunächst gelegenen Bundesstaaten, selbst wenn sie bei einer Mobilmachung in der durch die Bundeskriegsverfassung bestimmten Zeit von vier Wochen auf ihren Sammelplätzen erscheinen können, doch im Frieden wegen der bestehenden Territorialgrenzen nicht sämtlich so nahe am Rhein in Bereitschaft gehalten werden können, um augenblickliche Abwehr zu leisten. Um so mehr muß daher die Ausführung beschleunigt werden, wozu im vorliegenden Falle die Eisenbahnen ein wirk-

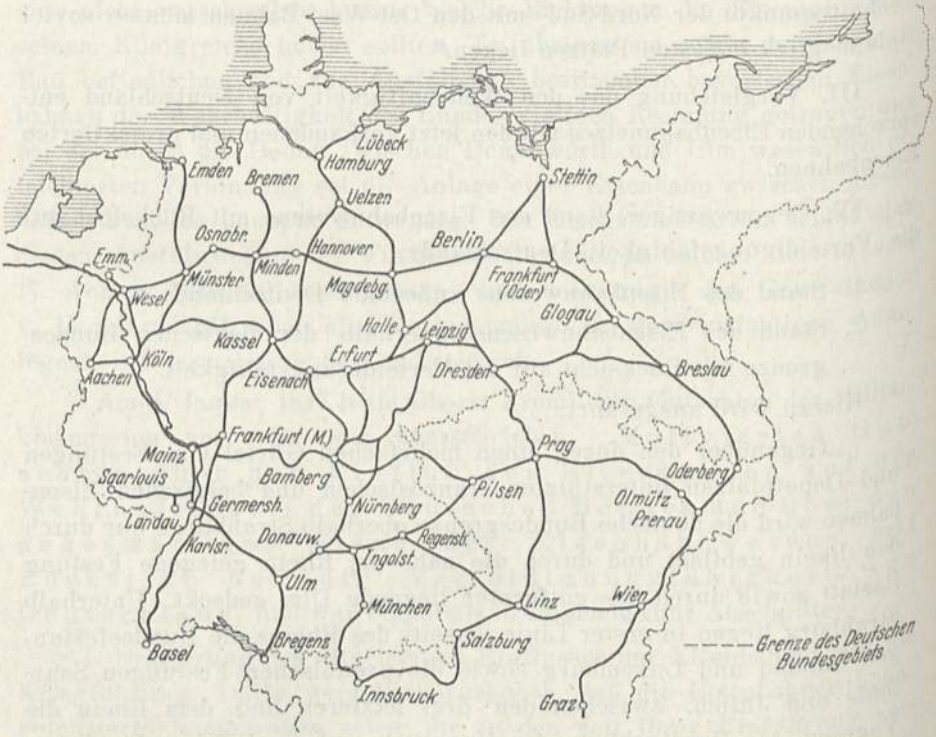


Abb. 3. Das von Oberst From 1847 vorgeschlagene militärische Eisenbahnnetz.

sames Mittel darbieten. Der jetzige Stand der Eisenbahnen innerhalb der deutschen Bundesgrenzen erfordert daher mit Rücksicht auf deren Verteidigungsfähigkeit eine möglichst baldige und ausgedehnte Herstellung der Eisenbahnverbindungen zwischen der östlichen und westlichen Bundesgrenze."

V. Aus obigen Auseinandersetzungen sind nachstehende Folgerungen abzuleiten.

Hier entwirft Oberst From zunächst unter Ziffer 1—4 ein Eisenbahnnetz, wie es auf Abb. 3 dargestellt ist und das, abgesehen von dem Gebiet östlich der Oder, ungefähr dem von Pönitz vorgeschlagenen ent-

spricht. Unter Ziffer 5 verlangt From wie Pönitz unmittelbare Schienenverbindung, wo militärisch wichtige Bahnen zusammentreffen und unter Ziffer 6 fordert er für die militärische Benutzung der Eisenbahnen folgendes:

a) Sanftere Steigungen und flachere Krümmungen sind militärisch vorteilhafter als steilere Steigungen und schärfere Krümmungen.

b) Pferdebahnen vermögen nicht den Vorteil der Massenhaftigkeit und Schnelligkeit der Transporte wie Bahnen für den Lokomotivbetrieb zu geben. Sie können daher für den Krieg nie die Bedeutung erlangen wie die letzteren. Wesentlich nachteilig würden sie wirken, wenn wichtige, im übrigen für den Lokomotivbetrieb eingerichtete Bahnlinien durch Strecken für den Pferdebetrieb unterbrochen würden.

c) Es erscheint in militärischer Beziehung wünschenswert, daß sämtliche Spurweiten der noch anzulegenden Haupt- mit den Nebenbahnen, soweit dies noch ausführbar ist, gleichgemacht werden, damit auf jeder Bahn sämtliche Lokomotiven und Wagen auch entfernterer Bahnen fortkommen und gegenseitige Aushilfen stattfinden können.

d) Die Transportwagen müssen, soweit andere Verhältnisse es gestatten, nach ihrer Konstruktionsart imstande sein, die zu transportierenden militärischen Gegenstände aufzunehmen, namentlich könnte dabei auf Pferde und Geschütz Bedacht genommen werden.

e) Für Pulvertransporte erscheinen besondere Transportwagen, Ladungs- und Transportarten, sowie polizeiliche Vorschriften zur Verhütung jedes Anlasses zur Feuergefahr notwendig.

f) Für militärische Hauptbahnen sind doppelte Geleise wichtig, um große Leistungen möglich zu machen und um Stockungen oder gar Unglücksfälle besonders bei Transportzügen in entgegengesetzter Richtung zu verhüten.

g) Die Bahnhöfe auf den militärischen Sammelpunkten sind, wo es die Umstände gestatten, so geräumig und mit so vielen Bahngleisen zu versehen, daß die dort zu versammelnden Lokomotiven und Wagen sowie auch die zum Ein- und Ausladen vorhandenen Gegenstände hinreichend Raum finden.

h) Beim Durchgange durch Festungen darf das defensorische Interesse durch Richtung und Konstruktion der Eisenbahnen nicht gefährdet werden.

i) Lange Bahnen verdienen militärisch in der Regel den Vorzug vor kurzen. Mit der Zahl der Einmündungen von Nebenbahnen in die Hauptbahnen aber steigt der Nutzen beider.

k) Behufs der vorbereitenden Anordnung von militärischen Eisenbahnmärschen sind Eisenbahntelegraphen empfehlenswert. Sie werden außerdem der Kriegführung durch Beschleunigung aller Ordre- und Nachrichtenbeförderung nützlich sein. Insbesondere verdienen die elektrischen Telegraphen, welche bei jeder Tageszeit und unter allen Witterungsverhältnissen brauchbar sind, Aufmerksamkeit.

Schwere Bedenken erweckte Punkt 7 des Gutachtens, der von einer Überwachung der militärisch wichtigen Eisenbahnen durch die Bundesregierungen „unter eventueller Kommunikation mit der hohen Bundesversammlung" spricht, um auf die Konstruktion, den Umfang und die Verwaltung, welche die höheren Staatsinteressen des Landes erfordern, hinzuwirken.

v. Voelderndorff übersandte Abschrift des Fromschen Gutachtens am 10. Januar 1847 nach München und berichtete dazu, dem Vortrage mit militärischem Widerspruch zu begegnen, sei unfruchtbar. Mit den Eisenbahnen als Handelsverbindungswegen könne im allgemeinen gleichzeitig eine Berücksichtigung militärischer Anforderungen verbunden werden. Dagegen könne es wohl niemals Absicht oder Gegenstand der Kompetenzausdehnung hoher Bundesversammlung werden, die materielle Wohlfahrt eines Staates in bezug auf angelegte oder anzulegende Eisenbahnen gänzlich militärischen Rücksichten unterzuordnen, der Inhalt des Vortrages würde daher zu einer Befürchtung keine Veranlassung geben, wenn nicht der Inhalt der Ziffer 7 auf eine eventuelle Kommunikation mit der hohen Bundesversammlung hinwiese, eine Andeutung, welche in der Praxis alsdann folgenreich werden könnte, wenn unter dem Ausdruck „Kommunikation" die Bezeichnung eines Vermittlungsweges bei etwa eintretenden Konflikten zwischen Nachbarstaaten über gegenseitige Eisenbahnanlagen beabsichtigt wäre. Infolgedessen dürfte die Angelegenheit vom politischen und bundesrechtlichen Standpunkte aus zu erfassen, die staatliche Selbständigkeit der Eisenbahnanlagen gegen alle unzulässigen Anfechtungen zu wahren und zu verteidigen sein.

Bei der Behandlung des Gegenstandes in der Sitzung der Militärkommission am 12. Januar 1847 beantragte deshalb v. Voelderndorff Vertagung der Endverhandlung, um höhere Entschließung abwarten zu können.

Den Bericht v. Voelderndorffs übersandte das Kriegsministerium unterm 27. Januar 1847 dem Ministerium des kgl. Hauses und des Äußern mit folgenden Bemerkungen:

„Da sich der Vortrag des Obersten From der Aufgabe entsprechend im wesentlichen darauf beschränkt, die allgemeinen Beziehungen

der Eisenbahnanlagen in den deutschen Bundesländern auf deren gemeinsame strategische Verhältnisse zu entwickeln, so dürfte es in der Tat, wie auch der Generalmajor v. Voelderndorff bemerkt, um so schwieriger werden, die in diesem Vortrag ausgesprochenen Ansichten und Schlußfolgerungen durch anderweitige militärische Erörterungen mit Aussicht auf Erfolg im ganzen oder für einzelne bestimmte Bahnrichtungen zu bekämpfen, als die allgemeinen Grundsätze des Vortrags kaum zu widerlegen sein werden und überdies die Hauptoperations- oder strategischen Linien irgendeines zur Kriegführung oder Verteidigung vorbereiteten Staates in der Regel mit dessen Haupthandelswegen ohnehin übereinfallen. Der in Ziffer 7 der Folgerungen bezüglich der für die militärisch wichtigen Eisenbahnen Deutschlands gewünschten Überwachung angedeutete Vorschlag dürfte, als über die der Militärkommission gestellte Aufgabe in das Bundes- und Staatenrecht übergreifend, weniger der militärischen als der politischen Erörterung unterliegen können."

Darauf verfügte das Ministerium des kgl. Hauses und des Äußern unterm 10. Februar 1847,

„daß nach der vom kgl. Kriegsministerium abgegebenen Erklärung wohl nichts anderes übrigbleiben dürfte, als den kgl. Militärbevollmächtigten Frh. v. Voelderndorff dem von dem kgl. preußischen Militärbevollmächtigten Obersten From entworfenen Gutachten, jedoch in der Art beitreten zu lassen, daß

1. der Punkt 7 unter Nr. V als der rein militärischen Beurteilung fremd, von der Zustimmung ausgeschlossen bleibe und daß
2. bezüglich der aus dem Gutachten der Militärkommission zu ziehenden bundesrechtlichen Folgerungen den seinerzeit in der Bundesversammlung abzugebenden Erklärungen in keiner Weise vorgegriffen sein sollte."

Den gleichen Bedenken begegnete übrigens diese Ziffer 7 bei dem württembergischen Bevollmächtigten, dem Obersten Faber du Faur. Dieser überreichte das Referat des Obersten From seiner Regierung am 27. Januar 1847 und berichtete dazu, er habe sich wie sämtliche Bevollmächtigten außer dem österreichischen und preußischen, deren Höfe schon früher von dem Vortrag unterrichtet und damit einverstanden waren, für die Abstimmung das Protokoll offen gehalten,

„weil ich einesteils höherem Ermessen nicht vorgreifen wollte und andernteils in der Ziffer 7 einen Antrag auf Einwirkung des Bundes auf die Staatseisenbahnen zu finden glaubte, auf welchen die Militärkommission anzutragen mir nicht befugt erscheint und dem ich ohne höhere Ermächtigung auf keinen Fall zuzustimmen mich berechtigt halte."

In der 12. Sitzung der Militärkommission am 8. Juni 1847 wurde dann eingehend über das Gutachten verhandelt. Hierbei wurde auf Veranlassung des württembergischen Kriegsministeriums verlangt, einige etwas zu allgemein angedeutete Bahnlinien vor der endgültigen Beschlußfassung näher zu bestimmen. Dem hielt Oberst From entgegen, daß die Bundesversammlung nur allgemeine Betrachtungen über die militärische Beziehung der Eisenbahnen in bezug auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes erwarte, daß aber die genauere Bezeichnung einzelner Bahnstrecken um so leichter gegeben werden könne, wenn einmal die Bundesversammlung über die allgemeinen Grundsätze entschieden habe. Er war aber bereit, vor Einreichung an den Bundestagsausschuß einige Redaktionsänderungen seines Gutachtens vorzunehmen. Diese Änderungen waren im allgemeinen sehr gering, jedoch wurde der beanstandete Punkt 7 völlig neu gefaßt. Nach der neuen Fassung sollte es dem Ermessen der Bundesregierungen überlassen sein, über die Aufrechterhaltung der als zweckmäßig erachteten Normen zu wachen. Ferner sei es wünschenswert,

„daß Abänderungen dieser Normen, welche auf das allgemeine Eisenbahnnetz und dessen Gebrauch von Einfluß sein können, zuvor in der Bundesversammlung, als dem Mittelpunkte für die Verhandlungen aller allgemeinen deutschen Interessen, zur Kenntnis gebracht würden."

Die ursprünglichen Worte „unter eventueller Kommunikation mit der hohen Bundesversammlung", die soviel kleinliche Bedenken erregt hatten, waren also beseitigt und die Belange der Einzelstaaten waren gerettet!

Das abgeänderte Gutachten des Obersten From wurde nun am 22. Juni 1847 dem Bundestagsausschuß in Militärangelegenheiten vorgelegt. Dieser erstattete darüber einen Vortrag, der Gegenstand des Separatprotokolls der 21. Bundestagssitzung bildete.

Dieser Vortrag des Bundestagsausschusses war sehr vorsichtig gehalten und suchte offenbar jeden Grund zur Empfindlichkeit bei den Bundesmitgliedern zu vermeiden. Er betonte zwar die große Wichtigkeit des vorliegenden Gegenstandes für die Wehrhaftigkeit Deutschlands, er sei aber weit entfernt:

„zu behaupten, daß mit dem Gutachten der Militärkommission, welches das Bedürfnis in rein militärischer Hinsicht darlegen soll, auch die Möglichkeit der Befriedigung desselben gegeben sei, vielmehr verkenne er nicht, daß eine jede Bundesregierung verpflichtet sei, neben dem Interesse der Gesamtheit auch die inneren Interessen wahrzunehmen."

Er beantragte deshalb:

„Die Bundesversammlung wolle beschließen, das von der Militärkommission erstattete motivierte Gutachten über den Einfluß der Eisenbahnen auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes sowohl in Hinsicht auf die beweglichen Kräfte als auch der Festungen den höchsten und hohen Bundesregierungen mitzuteilen, und zwar mit der dringenden Empfehlung, dessen Inhalt so viel aber auch sobald als möglich zu berücksichtigen, zumal nach der südwestlichen Grenze Deutschlands hin, wo die Angriffsfähigkeit des Nachbarlandes offenbar die größte ist."

Als Ergänzung zu diesem Antrag wurde vom kgl. preußischen Bundestagsgesandten noch der Vorschlag gemacht:

„daß die einzelnen Regierungen der Bundesversammlung Übersichten über den Stand des Eisenbahnwesens mitteilen möchten, welche namentlich

1. die Angabe der vorhandenen schon beendigten sowie des Zeitpunktes der mutmaßlichen Beendigung der bereits in Angriff genommenen oder projektierten Bahnlinien,
2. die Richtung, Länge, Bahnhöfe, Betriebsmaschinen und Transportmittel, Weite und Anzahl der Schienengleise,
3. Ermittelungen über die Gebrauchsfähigkeit und das Fassungsvermögen der Eisenbahnen in militärischer Beziehung sowie Angabe der Berechtigung zur Benutzung solcher Bahnen zu militärischen Zwecken, welche Eigentum von Privatgesellschaften sind,
4. Bezeichnung der Orte, in welchen die militärisch-wichtigen Eisenbahnen sich mit gewöhnlichen Straßenzügen schneiden, enthalten."

Zusammenfassend berichtete das bayerische Ministerium des kgl. Hauses und des Äußern an den König unterm 7. August 1847. In diesem Bericht wird nochmals das Gutachten der Militärkommission und der Vortrag des Bundestagsausschusses wiederholt. Daran knüpft Staatsrat v. Maurer folgende Beurteilung:

„Nachdem der erste Zweck des Deutschen Bundes in der Erhaltung der äußeren und inneren Sicherheit Deutschlands besteht, konnte die Berechtigung der Bundesversammlung nicht bestritten werden, den Einfluß der Eisenbahnen auf die Wehrhaftigkeit Deutschlands in Erwägung zu ziehen und hierüber ein Gutachten der Militärkomkommission als „ihres technischen Beistandes" zu erholen. Was nun das von dieser Bundesbehörde abgegebene Gutachten betrifft, so hat das kgl. Kriegsministerium in militärischer Hinsicht dagegen nichts

zu erinnern gefunden und wird daher bayerischerseits nicht beanstandet werden können, daß die Bundesversammlung dasselbe zur Zeit und vorbehaltlich künftig noch zu machender Erfahrungen als Grundlage der Beurteilung dessen betrachte, was bezüglich des Eisenbahnwesens in Deutschland in militärischer Beziehung für die Sicherheit des deutschen Bundesgebietes nach außen wünschenswert wäre.

Die Hauptfrage, auf die es bei der Verhandlung des Gegenstandes in der Bundesversammlung ankommt, wird daher nun die sein, wieweit die Bundesversammlung gehen könne, um eine Erfüllung dessen, was sie als militärisches Bedürfnis bezüglich der Eisenbahnen erkennt, zu bewirken. Bei der Beantwortung dieser Frage ist der Bundestagsausschuß von dem richtigen Standpunkt ausgegangen, daß die einzelnen Bundesregierungen nicht nur die militärische Seite, sondern auch die eigenen inneren Interessen, namentlich kommerzielle und finanzielle Rücksichten und die Verhältnisse zu anderen Bundesstaaten zu beachten haben.

Der Auschuß hätte dieser Erwägung auch noch hinzufügen können, daß die Anlage und Einrichtung der Eisenbahnen zunächst eine reine innere Landesangelegenheit sei, und daß eine Verpflichtung der einzelnen Bundesregierungen bei der Behandlung ihres Eisenbahnwesens das militärische Bedürfnis des Deutschen Bundes vor allem andern zu befriedigen, schon deshalb undenkbar erscheine, weil hierdurch der erste Grundsatz des Bundesrechts, die Gleichheit der Pflichten der Bundesglieder, verletzt würde.

Der Bund kann daher nicht weitergehen, als dasjenige, was derselbe bezüglich der Eisenbahnen für seine Wehrhaftigkeit als wünschenswert erkennt, der Berücksichtigung der beteiligten Bundesregierungen zu empfehlen, und es muß letzteren überlassen bleiben, selbst zu beurteilen, inwieweit sie diese Berücksichtigung nach ihren finanziellen Verhältnissen, nach den Rücksichten des öffentlichen Verkehrs und dergleichen eintreten lassen können.

Lediglich dahin ist denn nun auch wirklich der Antrag des Bundesausschusses gerichtet, und es wird sich daher gegen denselben im wesentlichen so wenig als gegen den preußischen Vorschlag auf Vorlage von Übersichten über den Stand des Eisenbahnwesens in Deutschland etwas erinnern lassen, indem, was den letzteren Vorschlag betrifft, bei dem unbestrittenen Einfluß der Eisenbahnen auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes die Bundesversammlung allerdings ein Interesse daran hat, jenen Stand offiziell kennenzulernen. Bevor jedoch der treugehorsamst Unterzeichnete die Instruktionen des kgl. Bundestags-Gesandten für die von Bayern abzugebende

Erklärung, womit jedenfalls bis zum Einkommen der Äußerungen von Oesterreich und Preußen zu warten sein dürfte, ehrerbietigst in Antrag bringt, erlaubt er sich, die allerhöchste Ermächtigung nachzusuchen über den Inhalt des Separatprotokolls der 21. diesjährigen Bundestagssitzung ein Benehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Kriegsministerium eintreten lassen zu dürfen."

Bayern glaubte also, sich immer wieder gegen jede Bevormundung bei Ausgestaltung seines Eisenbahnnetzes verwahren und die unfruchtbaren Erörterungen zwischen den beteiligten Ministerien fortsetzen zu müssen. Auf diesen Antrag setzte König Ludwig I. wiederum eines seiner charakteristischen Signate, aus dem sein Entsetzen über das vorgeschlagene, umfangreiche Eisenbahnnetz deutlich hervorgeht. Er schrieb:

„Befragliche Ermächtigung hiermit erteilt. Es ist nützlich, diese Ansicht der Militärkommission zu kennen, wünschenswert, die Millionen und Millionen zu besitzen, welche diese auf bayerischem Gebiete begutachteten Eisenbahnen kosten würden. Das heißt kolossale Wünsche aussprechen, da stehen die wünschensreiche Liebe und Getreue noch zurück. Daß ich keine Verbindlichkeit einzugehen gesonnen bin, so sage ich schon jetzt, der ich froh zu sein Ursache habe, wenn die bereits angefangenen Eisenbahnen aus eigenen Mitteln vollendet sein werden.

Aschaffenburg, den 10. August 1847. Ludwig."

Die ganze, so wichtige Angelegenheit scheint jedoch überhaupt nicht an die Bundesversammlung gekommen zu sein. Wenigstens geht aus den mehrfach erwähnten Akten nur noch hervor, daß Preußen sich damit begnügt hat, eine Übersicht über den Stand seines Eisenbahnwesens einzureichen, sich aber im übrigen, wie auch Österreich, in keine nähere Erörterung über den Vortrag der Militärkommission und des Bundestagsausschusses eingelassen hat. Daher ist es weiter nicht verwunderlich, daß auch Bayern sich darauf beschränkte, den Stand der bayerischen Eisenbahnbauten übersichtlich darzulegen.

Alles, was aus diesen eingehenden Verhandlungen hervorgegangen ist, waren also diese Übersichten über Anlage, Umfang und Betriebsmittel der Eisenbahnen, die aber nicht, wie P—r im Pester Lloyd berichtete, erst seit 1853 verlangt worden sind, sondern schon ab 1. Januar 1848 bestanden haben. Eine solche „Tabellarische Übersicht über den Stand des Eisenbahnwesens in Bayern am 1. Januar 1848", wie sie in den Akten enthalten ist, ist als Anlage abgedruckt.

Der großzügige Antrag des preußischen Bundestagsgesandten Graf Doenhoff auf Erhöhung der Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes durch

Tabellarische Übersicht über den Stand des Eisenbahnwesens in Bayern am 1. Januar 1848.

Anlage.

Nr.	Bezeichnung der Bahnen	Bemerkung, deren Vollendung betreffend	Länge der vollendeten Strecke (in teutschen Meilen)	Länge der ganzen Bahn (in teutschen Meilen)	Angabe der Bahnhöfe	Angabe der Haltestellen	Haupt-Fluß-Übergänge	Transportmittel sind vorhanden: Lokomotiven (Stück)	Transportmittel sind vorhanden: Personenwagen (Stück)	Transportmittel sind vorhanden: Lastwagen (Stück)	Bemerkung, die Beschaffenheit der Lastwagen betreffend	Zahl der Schienengleise sämtlich mit 4′8½″ engl. Maßes Spurweite	Bem., in welche der von der Bundes-Mil.-Komm. angenommenen Klassen die Bahn gehört	Bemerkungen über die Verbindung der Bahn mit anderen Bahnen im Zusammenhange der Gleise	Bemerkungen über die Verbindung der Bahn mit Haupt-Straßenzügen	Bemerkung der Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse der Bahnen
1	Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth	Vollendet und eröffnet am 7. Dezbr. 1835	—	0,813	Nürnberg Fürth	keine	keine	2	15	2	beide vierrädrig und zwar 1 Bagagewagen 1 Transportwagen	einfach	.	Steht unfern des Kanals mit der Staatsbahn (der Ludwigs - Süd-Nordbahn) in Verbindung	Ist neben der Staatsstraße von Nürnberg über Fürth nach Würzburg angelegt	Höchste Steigung 1/526 Vor dem Bahnhof zu Nürnberg eine Krümmung von 700′; vor jenem zu Fürth mit 1200′ Halbmesser; im übrigen eine gerade Linie
2	München-Augsburger Bahn	Vollendet bis auf den Bahnhof in München und ganz eröffnet am 4. Oktober 1840	—	8¼	München Augsburg	Pasing, Lochhausen, Olching, Maisach, Nannhofen, Althegnenberg	Amper Lech	13	66	66	darunter 24 sechsrädrig, die übrigen vierrädrig	einfach	.	mit der Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Straßen von München nach Wien, von München nach Salzburg, von München nach Tirol über Kufstein; dann von Augsburg nach Ulm und Stuttgart	Steigung zunächst dem Bahnhof zu Augsburg 1/200 Krümmungshalbmesser außer den Stationen, 3000′
3	Ludwigs - Süd-Nordbahn von Lindau über Augsburg nach Nürnberg an die sächsische Grenze bei Hof, im ganzen 75,78 Meilen lang	Von Lindau nach Kaufbeuren, Eröffnung unbestimmt. Vollendet von Kaufbeuren über Augsburg nach Donauwörth.	.	17,76	.	.	Iller	.	.	.	.	einfach	.	keine	Von Kaufbeuren nach Füssen und über Kempten nach Lindau; von Kempten über Immenstadt nach Trutti.	Steigung 1/100 Krümmungshalbmesser 1000′
		Von Kaufbeuren nach Augsburg eröffnet am 25. Aug. 1847; von Augsburg nach Donauwörth eröffnet am 20. Novbr. 1844	13,40	13,35	Kaufbeuren (angefangen) Augsburg	Pforzen, Buchloe, Westerringen, Schwabmünchen, Großaitingen, Bobingen, Inningen, Gersthofen, Meitingen, Donauwörth	Wertach (zweimal bei Kaufbeuren u. Augsburg) Donau, unter den Kanonen des Schellenberges	13	50	83	die 83 Transportwagen bestehen aus 8 vierrädrigen Gepäckwagen, dann 32 vier- und 43 sechsrädrigen Transportwagen	einfach	.	Mit der München - Augsburger Bahn im Bahnhof zu Augsburg	Von Donauwörth längs des Lech, dann der Wertach nach der Schweiz, dem Vorarlberg und dem westlichen Tirol	Größte Steigung 1/200, ausgen. den Wertach-Übergang bei Augsburg, wo 1/124,5 vorkommt; kleinster Krümmungshalbmesser außerh. der Stationen 2100′, Einfahrt in die Station Donauwörth 650′
		Im Bau begriffen die Strecke Donauwörth üb. Nördlingen nach Nürnberg, welche 1849 vollendet werden soll	—	17,41	Nördlingen Gunzenhausen	Harburg, Möttingen, Dürrenzimmern, Öttingen, Wassertrüdingen Kornheim, Pleinfeld, Gmund, Roth, Schwabach	Wörnitz, Altmühl, fränk. Repat, Rednitz	.	.	.	.	einfach	.	keine	Von Nördlingen über Donauwörth nach Ingolstadt Von Nördlingen nach Nürnberg	Größte Steigung 1/200 Kleinster Krümmungshalbmesser 2000′
		Von Nürnberg nach Neuenmarkt Von Nürnberg nach Bamberg eröffnet am 25. Aug. 1844, von Bamberg nach Lichtenfels am 15. Febr. 1846 von Lichtenfels nach Neuenmarkt am 15. Okt. 1846	18,33	.	Nürnberg, Bamberg, Lichtenfels, Kulmbach	Fürther Kreuzung, Eltersdorf, Erlangen, Baiersdorf, Forchheim, Hirschald, Breitengüßbach, Zapfendorf, Ebensfeld, Staffelstein, Hochstadt, Burgkundst., Mainleus, Untersteinach, Neuenmarkt	Pegnitz, Wiesent Main	22	74	95	Nebenst. 95 Lastwagen bestehen aus 10 Gepäckwagen, 32 vierrädrigen und 53 sechsrädrigen Transportwagen	einfach	.	Nürnberg-Fürther Bahn, Ludwigs-Westbahn im Bahnhof zu Bamberg	Von Nürnbg. nach Bamberg, von da üb. Breitengüßbach in den Baunachgrund; über Lichtenfels nach Coburg u. Thüringen üb. Hochstadt, Kronach, Nordhalben und Schleiz; üb. Kulmbach nach Bayreuth u. der Oberpfalz üb. Untersteinach u. Kupferberg nach Münchberg und Hof	Größte Steigung 1/100 Kleinster Krümmungshalbmesser 1447′

Nr.	Bezeichnung der Bahnen	Bemerkung, deren Vollendung betreffend	Länge der vollendeten Strecke (in teutschen Meilen)	Länge der ganzen Bahn (in teutschen Meilen)	Angabe der Bahnhöfe	Angabe der Haltestellen	Haupt-Fluß-Übergänge
		Von Neuenmarkt nach der sächsischen Reichsgrenze bei Hof. Die Eröffnung steht im Jahre 1848 zu erwarten	.	8,72	Hof	Marktschorgast, Münchberg, Schwarzenbach	Saale
4	Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg an die hessische Grenze. Soll 1848 der Bau begonnen werden	Die Vollendung unbestimmt		27,9	.	.	Main bei Bamberg, Wern bei Wernfeld, Saale bei Gmünden
5	Lichtenfels-Coburger Bahn	Ernstlich projektiert, aber noch nicht im Bau begriffen	.	10,1	Lichtenfels	Auf bayerischem Gebiet keine	Main bei Lichtenfels
6	Pfälzische Ludwigsbahn von der preußischen Grenze bei Bexbach nach Speyer und Ludwigshafen	Vollendet und eröffnet von Neustadt nach Ludwigshafen und vom Knotenpunkte bei Schifferstadt bis Speyer Von Bexbach bis Kaiserslautern steht die Vollendung im Jahre 1848, von da bis Neustadt im Jahre 1849 zu erwarten	5,18	15,58	Ludwigshafen, Schifferstadt, Speyer, Haßlach, Neustadt Lambrecht, Greyenhausen, Frankenstein, Hochspeyer, Kaiserslautern, Landstuhl, Brachmühlbach, Homburg, Bexbach	Mutterstadt Böhle	
7	Ludwigshafen Worms	Ernstlich projektiert, aber noch nicht begonnen					
8	Speyer-Weißenburg	Ernstlich projektiert, aber noch nicht begonnen					

Transportmittel sind vorhanden: Lokomotiven (Stück)	Transportmittel sind vorhanden: Personenwagen (Stück)	Transportmittel sind vorhanden: Lastwagen (Stück)	Bemerkung, die Beschaffenheit der Lastwagen betreffend	Zahl der Schienengleise sämtlich mit 4′8½″ engl. Maßes Spurweite	Bem., in welche der von der Bundes-Mil.-Komm. angenommenen Klassen die Bahn gehört	Bemerkungen über die Verbindung der Bahn mit anderen Bahnen im Zusammenhange der Gleise	Bemerkungen über die Verbindung der Bahn mit Haupt-Straßenzügen	Bemerkung der Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse der Bahnen
2	15	24	Nämlich 9 vierrädrige, 15 sechsrädrige Transportwagen	einfach	.	Sächsich-bayerische Staatsbahn	Von Marktschorgast über Gefrees, Weißenstadt nach Eger und Böhmen; von Schwarzenbach über Rehau u. Asch nach Eger und Böhmen Von Hof über Plauen nach Leipzig. Von Hof über Schleiz u. Neustadt nach Jena. Von Hof über Asch nach Eger und Böhmen	In der Regel 1/100 größte Steigung und 1000′ Krümmungshalbmesser außer den Stationen Zwischen Neuenmarkt u. Marktschorgast 1/40 Maximalsteigung
.	.	.	.	einfach	.	Mit der Ludwigs-Süd-Nordbahn im Bahnhofe zu Bamberg	Mainstraße, kürzeste Verbindung von Prag und beziehungsweise von Olmütz nach Frankfurt und Mainz	In der Regel äußerst günstige Steigungsverhältnisse; in einzelnen Strecken 1/120 und 1/150 Der kleinste Krümmungshalbmesser 1500′
.	.	.	.	.	.	Mit der Ludw.-Süd-Nordbahn in Lichtenfels, dann der Thüringer Bahn	Straße im Werrathale	Wahrscheinlich 1/150 größte Steigung
20	80	55	vierrädrig	einfach	.	Mit der Speyer-Weißenburger u. Ludwigshafen-Wormser Bahn	1. Straße von Ludwigshafen nach Mainz 2. von Neustadt nach Landau 3. von Neustadt nach Kaiserslautern und Saarbrücken	Die größte Steigung 1/400 Derkleinste Krümmungshalbmesser 4400 Meter

Ausbau des Eisenbahnnetzes nach militärischen Grundsätzen sollte bestimmt dem Nutzen aller Bundesmitglieder dienen. Deshalb hätte er, so sollte man meinen, von Österreich ausgehen müssen, das damals die Vormacht im Deutschen Bunde war und das Präsidium beim Bundestag führte. Wenn ihn Preußen stellte, so brachte es damit mehr nationales Verständnis für die Erfordernisse der deutschen Sicherheit auf und bewies, daß es, wie Friedrich List einmal gesagt hatte, immer mehr deutsch gedacht und gehandelt habe als die anderen Bundesstaaten. Oberst From hatte die Notwendigkeit eines für die Wehrhaftigkeit zweckmäßigen Eisenbahnnetzes sachlich eingehend begründet und klar bewiesen, daß die ungeschützte Südwestgrenze in erster Linie den Ausbau der süddeutschen Eisenbahnen erfordere, wie auch Friedrich List schon 1841[1] ausgesprochen hatte, daß die westlichen Länder und Staaten Deutschlands ein überwiegendes Interesse an der Verteidigung hätten. Er schrieb damals:

„Um ihre Haut handelt es sich zunächst in einem Kriege mit Frankreich. Sollen sie oder Frankreich das Schlachtfeld hergeben? Sollen sie der Überrumpelung des mit Übermacht anrückenden Feindes ausgesetzt bleiben, während die großen Heere von Österreich und Preußen langsam anmarschieren oder sollen sie sich auf den ersten Wink auf schleunige Unterstützung der großen Mächte verlassen können? Es bedarf eben keiner besonderen Erörterung, daß die Entscheidung dieser Fragen hauptsächlich von dem Zustand der Transportmittel abhängt und daß hier die Existenzfrage für Württemberg und Baden liegt; der gemeinste Verstand muß es begreifen."

Aber weder in Württemberg noch in Bayern begriff man es. Man erkannte die nationale Notwendigkeit nicht, fürchtete nur eine Beeinträchtigung der eigenen Hoheitsrechte und machte die ganze, so wichtige Frage zu einer Kompetenzfrage gegenüber dem Bunde. Der Bund konnte Wünschenswertes zur Berücksichtigung empfehlen, aber den einzelnen Bundesstaaten blieb es überlassen, ob sie die Berücksichtigung eintreten lassen wollten, wie Staatsrat v. Maurer so selbstherrlich ausgeführt hatte. Zum eigensten Nutzen ein Opfer für die Nation zu bringen, dazu konnte man sich nicht entschließen. Diese betrübliche Behandlung der Eisenbahnfrage ist freilich auch ein neuer Beweis für die Ohnmacht des Deutschen Bundes, der als Bund selbständiger Staaten gegenüber seinen Mitgliedern keine Staatsgewalt besaß.

[1] Vgl. Das deutsche Eisenbahnsystem mit besonderer Rücksicht auf württembergische Eisenbahnen. D.V. S. 1841 Heft 4 (s. a. Listwerke Bd. III S. 356).

Stahl und Eisen, Holz und Kohle bei den englischen Eisenbahnen.

Von

Geh. Regierungsrat **Wernekke** in Berlin-Zehlendorf.

Der Güterverkehr, den die vier großen Gruppen der englischen Eisenbahnen auf ihrem 30 863 km langen Netz im Jahre 1936 zu bewältigen hatten, umfaßte die Beförderung von 344,2 Mio t Frachtgut, das mit Güterzügen befördert wurde. Dieser Verkehr brachte 87,7 Mio Pfd. oder 54,0 % der Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb ein. Unter der beförderten Gütermenge waren 276,5 Mio t oder 80,3 % Massengüter und 67,6 Mio t oder 19,3 % Stückgüter und Güter aus der Klasse der Massengüter, die aber in kleineren Mengen versandt wurden. Die Massengüter brachten aber nur 45,8 Mio Pfd. oder 52,2 % der Einnahmen aus dem Güterverkehr, während die weiter obengenannten sonstigen Güter mit 40,6 Mio Pfd. oder 46,3 % an den Einnahmen beteiligt waren. Der kleine verbleibende Rest von 1,35 Mio Pfd. oder 1,5 % entfällt auf den Viehverkehr. Zu dem genannten Güterverkehr im engeren Sinne, der also mit den Güterzügen bedient wird, kommt noch die Beförderung einer nicht unbeträchtlichen Menge von Gütern, nämlich von Paketen im Gewicht unter zwei Zentnern, von Pferden, von Gepäck, von Postgut u. dgl., also von Gütern in einem weiteren Sinne, die mit Personenzügen befördert werden, doch soll auf diesen Verkehr hier nicht eingegangen werden, es sollen vielmehr hier nur die Massengüter betrachtet werden.

Der Stahl- und Eisenverkehr, zu dem auch der Verkehr mit Eisenerzen und anderen zur Stahlbereitung dienenden Rohstoffen gerechnet wird, machte im vorigen Jahre über 27 Mio t aus. Ein Teil der Rohstoffe wird in England gewonnen, ein sehr erheblicher Teil von ihnen, dazu Roheisen, Schrott und halbfertige Erzeugnisse aus Eisen und Stahl werden aber eingeführt und von den Eisenbahnen vom Hafen zu den Hüttenwerken oder zu ihrem sonstigen Ziel befördert. Die im Gang befindliche Aufrüstung hat auf das Eisen und Stahl erzeugende Gewerbe stark befruchtend gewirkt, was namentlich eine lebhafte Nachfrage nach Schrott erzeugt hat. Ihr soll zum Teil durch Heranziehung nutzlos gelagerten Schrotts zu neuer Verwendung genügt werden, zum Teil wird der verstärkte Bedarf durch Einfuhr von Schrott gedeckt. Aus beiden Quellen wird den Eisenbahnen neuer Verkehr zugeflossen

sein, und es ist mithin zu erwarten, daß das Jahr 1937 einen Verkehr mit Stahl und Eisen, einschließlich der Rohstoffe, des Schrotts, der fertigen und halbfertigen Erzeugnisse aller Art, in einem Umfang gebracht haben wird, der die oben genannte Menge des Jahres 1936 bei weitem übertrifft. Haben davon die Eisenbahnen ihren Vorteil, so kommen dabei die Dienste, die sie leisten, nicht weniger der Erzeugung und Verarbeitung zugute. Sowohl die Gewinnungsstellen der Rohstoffe wie die Hüttenwerke, die sie verarbeiten, sind über weite Flächen des Landes verstreut, und deren Erzeugnisse müssen wieder über ausgedehnte Landesteile verbreitet werden, um weiter verarbeitet zu werden, und schließlich muß das Fertigerzeugnis dem Verbraucher zugeführt werden; alles das bedeutet Arbeit für die Eisenbahnen. Um den Anforderungen gerecht zu werden, die dadurch an sie gestellt werden, besitzen sie neben den dem allgemeinen Verkehr dienenden Wagen eine große Anzahl von Sonderwagen zur Bedienung dieses Verkehrs, so Trichterwagen zur Beförderung der Erze, besonders lange Plattformwagen zur Beförderung von Schienen und Trägern, zweiteilige Wagen zur Beförderung von besonders langen Brückenträgern. Auch für andere Stücke von ungewöhnlichen Abmessungen, so für Schiffsschrauben, Dampfkessel, große Guß- und Schmiedeteile sind Wagen besonderer Bauart, namentlich Tiefladewagen vorhanden, doch kommt es trotzdem vor, daß Stücke befördert werden müssen, die den durch die Ladelehre vorgeschriebenen Raum überschreiten. Es müssen dann zu ihrer Beförderung besondere Maßnahmen getroffen werden; so muß auf den Nachbargleisen der Verkehr ruhen, es müssen Umwege gemacht werden, um Strecken benutzen zu können, bei denen neben und über den Gleisen reichlicherer Raum vorhanden ist, u. dgl. Solche Beförderungen werden gewöhnlich am Sonntag vorgenommen, an dem der Güterverkehr ruht und auch der Personenverkehr häufig eingeschränkt ist. Die größten für Sonderlasten bestimmten Wagen können mit 150 t belastet werden, die sich auf 56 Räder verteilen.

Die Jahre, in denen Wirtschaft und Gewerbe darniederlagen, haben auch das Eisen und Stahl erzeugende Gewerbe gezwungen, auf eine wirtschaftlichere Gestaltung ihrer Betriebe bedacht zu sein, und weitere Änderungen dieser Betriebe hat das neuerdings einsetzende Aufblühen dieses Zweigs des Wirtschaftslebens, verursacht namentlich durch die Aufrüstung, zur Folge gehabt. Die Eisenbahnen haben sich den dadurch bedingten Änderungen anpassen müssen, indem sie ihre Bahnhofsanlagen aus- und umgebaut haben, indem sie Wagen beschafft haben, die ihrem Sonderzweck besser als die früheren angepaßt sind, indem sie ihre Fahrpläne den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs entsprechend umgestaltet haben. Sie tragen auf diese Art ihr Teil zur Förderung der Er-

zeugung und des Handels bei, wahren aber auch ihren eigenen Vorteil, indem sie Verkehr gewinnen und diesen mit geringeren Kosten, also mit höherem Nutzen für sich selbst bedienen können. Im übrigen sind sie aber am Verbrauch von Stahl und Eisen als Abnehmer stark beteiligt, und sie gehören zu den besten Kunden dieses Gewerbes. Sie erneuern allein jährlich ungefähr 2000 km Gleis, wozu sie 200 000 t Schienen verbrauchen. Auch Stahlschwellen werden neuerdings in verstärktem Maße eingebaut, und auch für den Bau und die Unterhaltung ihrer Wagen und Lokomotiven, ihrer Maschinen, ihrer Brücken und sonstigen Bauwerke benötigen die Eisenbahnen große Mengen von Stahl und Eisen.

Dasselbe gilt aber auch von der Beteiligung der englischen Eisenbahnen am Verbrauch von Holz. Für den Bau von Personen- und Güterwagen, für Schwellen, von denen sie jährlich gegen 4 Mio Stück neu in ihre Gleise einbauen, für die Unterhaltung ihrer Bauwerke usw. beschaffen sie jährlich über 350 000 cbm Hölzer aller Art, die zum Teil aus dem Auslande bezogen werden. Dabei überwiegen, namentlich für Edelhölzer, die Bezüge aus den überseeischen Siedelungen von Großbritannien, Schwellen und ähnliche Hölzer werden aber auch in großen Mengen aus den Ostseeländern bezogen, und einheimische Hölzer werden den Eisenbahnen von den Sägewerken als Schnittware, also vorbereitet zur Weiterverarbeitung geliefert.

Daneben sind die Eisenbahnen aber auch an der Beförderung von Holz zu seiner Verteilung vom Erzeuger und vom Einfuhrhafen zum Verbraucher stark beteiligt, und seit Jahren fällt ihnen der größte Teil des Holzverkehrs zu. So haben sie im Jahre 1936 4,2 Mio t Holz befördert, wovon 2,3 Mio t Grubenhölzer waren. Wenn auch das einheimische Holz gegenüber dem eingeführten an Menge erheblich zurücksteht, so ist doch der Verkehr, der sich aus der Beförderung im Lande gewachsener Hölzer für die englischen Eisenbahnen ergibt, durchaus nicht unbedeutend. Ein großer Teil des eingeführten Holzes nimmt seinen Weg durch die bahneigenen Häfen, wo besondere Vorkehrungen für den Umschlag getroffen sind. Große Flächen dienen hier zur Lagerung der Hölzer auf dem Lande, aber es sind auch Becken vorhanden, in denen das Holz im Wasser gelagert werden kann. Die Eisenbahnen übernehmen auf Wunsch das Umladen des Holzes zwischen Schiff und Eisenbahn, sie sortieren die Hölzer, messen sie und stapeln sie; zu diesen Arbeiten stehen ihnen besonders ausgebildete Kräfte zur Verfügung. Edelhölzer können in den Lagerhäusern der Eisenbahnen vor Witterungseinflüssen geschützt eingelagert werden. Bei den eingeführten Hölzern vermitteln die Eisenbahnen auch die Zahlung der Seefrachten und die Abfertigung durch die Zollbehörden. Ihr Wagenpark umfaßt eine große Zahl von Sonderwagen für die Beförderung von Holz. Bei dem immer noch vorliegenden Über-

wiegen des kleinen Güterwagens bei den englischen Eisenbahnen ist es namentlich nötig, besondere Wagen für lange Stücke vorzuhalten, und so gibt es denn eine ganze Anzahl von Sonderwagen für Lang- und Rundhölzer, namentlich von Drehgestellwagen zu paarweiser Verwendung mit Drehschemeln auf der Plattform zur Beförderung von besonders langen Stämmen und Balken.

Rundholz wird allgemein nach Raummaß verkauft, und auch die Frachtsätze der englischen Eisenbahnen für den Versand von Rundholz sind auf dessen Rauminhalt aufgebaut. Die Bestimmung des Rauminhalts einer Sendung Rundholz ist daher eine wichtige Arbeit, und unter den Ladearbeitern, deren Aufgabe es ist, Rundholz zu verladen, befindet sich in jeder Gruppe einer, der in der Ermittlung des Rauminhalts besonders ausgebildet ist. Das Ergebnis seiner Messungen wird auf Wunsch den Absendern oder Empfängern mitgeteilt.

Zur Förderung der englischen Forstwirtschaft dient es weiter, daß die Eisenbahnen es zulassen, daß einheimisches Holz auf dem Versandbahnhof 28 Tage ohne Erhebung einer Gebühr gelagert werden darf. Bei längerem Lagern stehen große Lagerplätze gegen eine geringe Miete an vielen Orten zur Verfügung.

Die Bedeutung der K o h l e für das Wirtschaftsleben eines Landes und für den Verkehr seiner Eisenbahnen liegt so deutlich auf der Hand, daß sie hier nicht näher dargelegt zu werden braucht. Wie groß sie für die englischen Eisenbahnen ist, geht allein schon daraus hervor, daß die beförderte Kohle, 207,8 Mio t, im Jahre 1936 60,4 % der gesamten Güterbeförderung ausmachte. Allerdings brachte dieser Teil des Eisenbahnverkehrs mit 32,05 Mio Pfd. nur 37,2 % der Einnahmen aus dem Güterverkehr, woraus hervorgeht, zu welch niedrigen Sätzen im Verhältnis zu den Gebühren für die Beförderung anderer Güter die englischen Eisenbahnen die Kohle befördern, worin sie aber nicht allein dastehen. Die in England gewonnene Kohle wird nicht nur im eigenen Lande verbraucht, sie wird auch in erheblichen Mengen ausgeführt, und es findet auch eine Einfuhr statt. Die an der Ausfuhr von Kohle beteiligten Kreise Englands fühlen sich zur Zeit in ihrem Handel durch die Vorgänge in den Ländern, die englische Kohle brauchen oder brauchten, bedroht. Der italienische Markt hat durch die Sanktionen während des Feldzugs in Abessinien schwer gelitten, und eine Erholung des Kohlenhandels mit Italien ist nicht zu erwarten. Frankreich, ein bereitwilliger Abnehmer englischer Kohle, baut seine Wasserkräfte aus und hat dies schon in erheblichem Umfang getan, und das Ziel, das namentlich die französischen Eisenbahnen damit verfolgten, war eine Verminderung der Kohleneinfuhr durch Übergang zu elektrischem Betrieb. Dasselbe gilt von Schweden.

In Dänemark nimmt der Dieselmotor überhand, und Norwegen baut Motorschiffe. Amerika hat selbst Kohle reichlich im Lande, und dasselbe gilt von Südafrika und anderen überseeischen Siedelungen des britischen Reichs. Diese Umstände werden ihren Einfluß auf den Kohlenverkehr der englischen Eisenbahnen nicht verfehlen, denen, wie schon angedeutet, dabei eine zweifache Aufgabe zufällt, nämlich die Verteilung der im Lande verbrannten Kohle an den Groß- und den Kleinverbraucher einerseits, die Beförderung der Ausfuhrkohle nach dem Hafen andererseits.

Den englischen Eisenbahnen wird der Vorwurf gemacht, daß ihre Einrichtungen für den Kohlenverkehr veraltet seien. Daß dies der Fall ist, mag zutreffen, ein Vorwurf kann ihnen aber daraus kaum gemacht werden. Der Güterwagenpark der englischen Eisenbahnen umfaßt etwa 618 000 Einheiten, und in ihm überwiegt immer noch der kleine Wagen mit 8 und 12 t Ladefähigkeit. Ehe ein solcher Wagenpark durch Ausmusterung der alten Wagen und entsprechende Beschaffung neuer auf einen neuzeitlichen Stand gebracht werden kann, müssen Jahrzehnte vergehen, und es liegt daher in der Natur der Dinge begründet, daß noch zahlreiche Wagen vorhanden sind, die nicht nur wegen ihrer Ladefähigkeit als veraltet bezeichnet werden müssen. Dazu kommt noch, daß neben dem Wagenpark der Eisenbahnen noch Privatgüterwagen in ungefähr der gleichen Zahl zur Beförderung der Kohle dienen, und diese entsprechen erst recht nicht den Anforderungen, die heute an Güterwagen gestellt werden müssen, wenn Betrieb und Verkehr sich glatt abwickeln sollen. Das geht schon daraus hervor, daß diese Wagen bei Unfällen und Betriebsstörungen, die auf Schäden an den Betriebsmitteln zurückzuführen sind, stärker als die bahneigenen Wagen beteiligt sind und daß die Eisenbahnen an die Vereinigung der Besitzer von Privatwagen mit der Anregung herangetreten sind, die Bauart dieser Wagen, namentlich ihrer Zug- und Stoßvorrichtungen, zu verbessern. Die Eisenbahnen selbst sind bemüht, ihren Güterwagenpark auf neuzeitlichen Stand zu bringen, und er umfaßt seit einer Anzahl von Jahren etwa 30 000 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 20 t, die zum großen Teil zur Beförderung der Kohle bestimmt sind. Ihre Benutzung wird dem Kohlenhandel dadurch schmackhaft zu machen gesucht, daß für die Beförderung der in ihnen verladenen Kohle ein Preisnachlaß gegenüber den allgemein gültigen Frachtsätzen gewährt wird, aber ihre Verwendbarkeit ist dadurch beschränkt, daß die Ladeanlagen in den Zechen für den Verkehr mit den kleinen Einheiten eingerichtet sind, also die Bedienung mit den großen Wagen nicht zulassen. Ihrer Umgestaltung nach neuzeitlichen Gesichtspunkten stehen aber noch schwerer zu überwindende Hindernisse im Wege als der Erneuerung des Güterwagenparks. Die Privatwagen haben überdies für

die Eisenbahn den schweren Nachteil, daß sie nur in der Richtung von der Zeche zum Abnehmer beladen laufen, dagegen leer zurückbefördert werden müssen, wodurch der Betrieb unwirtschaftlich gestaltet wird. Schon allein die Aussonderung dieser Wagen zwingt zu Verschiebebewegungen, die entbehrlich wären, wenn die Eisenbahn über die Wagen frei verfügen könnte, von den Leerlaufkilometern auf dem Wege vom Abnehmer zur Zeche gar nicht zu reden.

Beklagt wird auch, daß die zur Kohlenbeförderung dienenden Güterwagen nicht mit durchgehender Bremse oder wenigstens mit den für sie nötigen Leitungen ausgestattet sind, was im übrigen bei den englischen Güterwagen in weitgehendem Umfang der Fall ist. Infolgedessen können Güterzüge, deren Wagen durchgehende Bremsen haben, mit Geschwindigkeit fahren, die der der Personenzüge nahe oder gleich kommt. Bei den Kohlenzügen ist das nicht der Fall, und ihre geringe Fahrgeschwindigkeit bildet daher, namentlich auf dicht belegten Strecken, eine Erschwernis für den Betrieb. Die dem Kohlenverkehr dienenden bahneigenen Wagen etwa mit durchgehender Bremse auszurüsten, wäre ein nutzloses Unternehmen, denn es blieben dann immer noch die 600 000 Privatwagen ohne eine solche Vorrichtung, bei denen deren Einbau nicht erzwungen werden könnte.

Das Bestreben, größere Wageneinheiten für den Kohlenverkehr zu verwenden, stößt aber auch auf Widerstand beim Kleinhandel mit Kohle. Für den Kohlenhändler, der Hausbrandkohle vertreibt, gilt eine Ladung von 20 t schon als zu groß, er deckt seinen Bedarf lieber in kleineren Mengen. Bei den kurzen Entfernungen, die im allgemeinen auf den englischen Eisenbahnen zurückzulegen sind, ist es ja überhaupt für den Handel vorteilhafter, von der Lagerung größerer Mengen abzusehen; er kann seinen Vorrat bei Bedarf immer schnell ergänzen, und er bezieht daher vom Erzeuger immer nur so viel, wie er in der nächsten Zeit abzusetzen gedenkt.

Die Folge aller dieser Umstände ist eine sehr erhebliche Verteuerung der Kohle für den Verbraucher, namentlich soweit der Hausbrand beteiligt ist. 1 t Kohle kostet auf der Zeche etwa 24 sh, in London als Hausbrandkohle aber 54 sh. Bei einem Weg von nur etwa 200 km entfallen von dem Unterschied nur 14 sh 6 d auf Fracht, und es müßte also durch geeignete Maßnahmen wohl möglich sein, die Kohle dem Verbraucher zu einem billigeren Preis zu liefern.

Schon vor etwa zehn Jahren wurde die Frage der wirtschaftlicheren Gestaltung des Kohlenverkehrs aufgeworfen, und ein Ausschuß wurde zur Erörterung der einschlägigen Verhältnisse eingesetzt. Dieser hat im Jahre 1929 einen Bericht erstattet, der praktische Vorschläge machte und

deren alsbaldige Durchführung forderte. Es ist aber daraufhin nichts geschehen. Dieser Ausschuß hatte ermittelt, daß die 578 000 Privatwagen für den Kohlenverkehr eine durchschnittliche Ladefähigkeit von 10,5 t hatten und daß 175 000 bahneigene Wagen für den Kohlenverkehr mit einer durchschnittlichen Ladefähigkeit von 12,65 t vorhanden waren. Seitdem sind 26 000 Privatwagen mit 12 t und 7 000 mit 20 t Ladefähigkeit in Benutzung genommen worden, und der Bestand der bahneigenen Wagen mit 12 t und mehr Ladefähigkeit beträgt etwa 30 000. Wie viele ältere, also kleinere Wagen mittlerweile ausgemustert worden sind, ist nicht bekannt, aber im großen ganzen werden sich die Verhältnisse durch die nur wenig veränderte Zusammensetzung des Wagenparks nur unbedeutend gebessert haben. Wie auf vielen anderen Gebieten ist auch hier die Große West-Eisenbahn bahnbrechend vorgegangen, indem sie für den Kohlenverkehr von Wales eine erhebliche Anzahl älterer Wagen durch Stahlwagen neuerer Bauart mit 20 t Ladefähigkeit ersetzt hat, aber sie muß sich dabei doch noch mit dem Umstand abfinden, daß diese Wagen nicht überall eingesetzt werden können und daß sie neben ihnen viel kleine Privatwagen mit Kohle befördern muß. Der das Verkehrsgebiet der ehemaligen Nordost-Eisenbahn bildende Teil des Verkehrsgebiets der London & Nordost-Eisenbahn ist der einzige Teil des Kohlengebiets von England, wo der bahneigene Kohlenwagen ausschließlich verwendet wird, und infolgedessen liegen hier die Verhältnisse günstiger als anderwärts. Der 20 t-Wagen gilt hier als die Regel, und es gibt sogar Wagen mit größerer Ladefähigkeit. Auch sonst liegen hier besondere Verhältnisse vor. Auf der 18 km langen Nebenbahn Shildon—Newport wird die Kohle in geschlossenen Zügen befördert, um am Ziel auf die Hüttenwerke von Middlesborough verteilt zu werden. Steigungen bis fast 1 : 100, dabei eine 7 km lange Steigungsstrecke von 1 : 230 erschweren den Betrieb, aber doch nicht in dem Umfange, wie man es von so ungünstigen Steigungsverhältnissen erwarten könnte; die Steigungen verlaufen nämlich so, daß sie von den beladenen Zügen zu Tal befahren werden und auf der Fahrt zu Berg nur die leer zurückkehrenden Wagen befördert zu werden brauchen. Die besonderen Betriebsbedingungen dieser Strecke gaben schon im Jahre 1916 Anlaß, vom Dampfbetrieb zu elektrischer Zugförderung überzugehen, ein seltener Fall, daß schwerer Güterverkehr den Ausschlag für eine solche Umstellung gibt. Die Fahrzeiten konnten dabei erheblich verkürzt werden, die Leistung der einzelnen Lokomotive ist beträchtlich erhöht worden, und der Betrieb ist wesentlich wirtschaftlicher gestaltet worden.

Für die Zukunft des englischen Kohlenhandels werden zur Zeit — Herbst 1937 — zwei Gesichtspunkte als maßgebend angesehen: der Bedarf an Kohle ist groß und nimmt zu, was für den Erzeuger günstig wäre, aber ebenso nehmen die Kosten der Förderung zu, was also ein für ihn

ungünstiger Umstand ist, namentlich weil mit den Großabnehmern langfristige Verträge bestehen, die eine sofortige Anpassung des Verkaufspreises an die Erzeugungskosten unmöglich machen. Die Lager auf den Zechen waren im Herbst geräumt, und es bestand sogar Knappheit an manchen Sorten von Kohle; dabei stand der Winter mit seinem erhöhten Bedarf für den Hausbrand vor der Tür. Viele Zechen hatten infolgedessen ihre Förderung für die nächsten Monate bereits verkauft, was namentlich auch dadurch verursacht war, daß die Großabnehmer ihre Abschlüsse für 1938 im vergangenen Jahr schon eher getätigt haben als in früheren Jahren, augenscheinlich weil sie fürchteten, sonst höhere Preise zahlen zu müssen. Soweit Kohle zu früheren Preisen fest verkauft ist, muß der Erzeuger die erhöhten Frachtsätze tragen, die am 1. Oktober in Kraft getreten sind. Diese Kosten machen aber nur einen Bruchteil des Betrages aus, um den der Betrieb der Bergwerke in der letzten Zeit verteuert worden ist, und der Kohlenbergbau sieht daher mit einer gewissen Sorge in die Zukunft. An seinem Schicksal sind aber die Eisenbahnen in doppelter Hinsicht beteiligt. Sie sind sein größter Abnehmer, und die Möglichkeit, die Kohle unter günstigen Bedingungen zu beziehen, hat einen sehr wesentlichen Einfluß auf ihre Ausgaben. Die Kohle ist aber auch eins ihrer wichtigsten, man kann beinahe sagen, ihr wichtigstes Frachtgut, und ihre Verteilung an die Verbraucher hat daher andererseits einen sehr wesentlichen Einfluß auf ihre Einnahmen.

Über die Entwicklung des Kohlenverkehrs in den letzten Jahren und seine Bedeutung für die englischen Eisenbahnen geben außer den schon genannten Zahlen einige statistische Angaben Aufschluß, die der englische Verkehrsminister kürzlich veröffentlicht hat. Er läßt sich von den Eisenbahngesellschaften von Zeit zu Zeit Angaben über die beförderten Mengen bestimmter Güter, über die Einnahmen aus deren Verkehr und über den Betrag der Einnahmen, der auf die Tonne und die Tonnenmeile entfällt, vorlegen. Zum letztenmal vor der eben erwähnten Veröffentlichung, die den Kohlenverkehr des März 1936 betrifft, sind solche Zahlen für den März 1928 bekanntgegeben worden, und die Gegenüberstellung der Zahlen des März 1928 und desselben Monats 1936 vermittelt aufschlußreiche Einblicke. Am auffallendsten und bemerkenswertesten ist dabei der Umstand, daß die im März 1936 zum Verbrauch im Inlande beförderte Menge Kohle mit 9 840 506 t um 761 679 t oder 7,2 % geringer war als im März 1928; die Menge der zur Ausfuhr bestimmten Kohle, die auf den englischen Eisenbahnen befördert wurde, war aber mit 4 875 081 t im März 1936 sogar um fast 1,5 Mio t oder 22,5 % niedriger als im März 1928. Das Jahr 1928 war bekanntlich eins der letzten der blühenden Weltwirtschaft, und das Jahr 1936 kann wohl als ein Jahr angesehen werden, in dem die Weltwirtschaft sich nach schwerer Niederlage schon wieder einigermaßen erholt hatte. Ist auch der Unterschied zwischen dem

Kohlenverkehr beider Jahre, in dem sich die englische Wirtschaft, aber auch die Weltwirtschaft spiegelt, sehr erheblich, so hätten sich vielleicht sogar zwei Jahre finden lassen, in denen der Unterschied noch größer war, es kann aber natürlich hier nur mit den Zahlen gearbeitet werden, die die vom englischen Ministerium veröffentlichte Statistik zur Verfügung stellt.

Diese Statistik läßt auch die schon erwähnte Bedeutung der Privatgüterwagen für den Kohlenverkehr der englischen Eisenbahnen erkennen. Von den zum Verbrauch im Inlande bestimmten Kohlenmengen wurden im März 1936 72 % oder 7 102 458 t in Privatwagen befördert und nur 28 % oder 2 738 048 t in bahneigenen Wagen. Von dieser letztgenannten Kohlenmenge entfielen etwa 4 Mio t auf die London, Midland & Schottische Eisenbahn, fast 2 Mio t auf die London & Nordost-Eisenbahn. Der auf die Tonnenmeile (1 engl. Meile = 1,61 km) entfallende Frachtbetrag für in Privatwagen beförderte Kohle ist in den Vergleichsmonaten gleich geblieben; er machte 1,11 d aus. Da aber die Förderweite im Durchschnitt von 55,51 Meilen auf 52,50 Meilen (von 89,4 km auf 84,5 km) zurückgegangen ist, betrug die auf die Tonne entfallende Einnahme im März 1936 nur 4 sh 10 d gegen 5 sh 1 d im März 1928.

Was die in bahneigenen Wagen beförderte Menge anbelangt, so ging über die Hälfte der versandten Kohle vom Netz der London & Nordost-Eisenbahn aus, und fast eine Million entfiel auf das Gebiet der ehemaligen Nordost-Eisenbahn, dessen Sonderverhältnisse bereits geschildert worden sind. Bei diesem Verkehr brachte die Tonnenmeile im März 1936 1,51 d Einnahme, 0,04 d weniger als im März 1928. Die Förderweite war aber von 31,97 Meilen auf 32,69 Meilen (von 51,5 km auf 52,6 km) gestiegen, wodurch sich die gleiche Einnahme, bezogen auf die Tonne, nämlich 4 sh 1 d, ergab.

Von der im März 1936 zur Ausfuhr bestimmten Kohle wurden 2 613 988 t in Privatwagen, 2 261 093 t in bahneigenen Wagen befördert, und zwar entfiel ungefähr die Hälfte der erstgenannten Menge auf die Große West-Eisenbahn, über 2 Mio der letztgenannten auf die London & Nordost-Eisenbahn. Hier war die Durchschnittseinnahme für die in Privatwagen beförderte Menge im März 1928 für die Tonnenmeile 1,03 d, gegen 1,04 d im März 1936, und da die Förderweite gleichzeitig von 27,27 Meilen auf 28,66 Meilen (von 43,9 km auf 46,1 km) gestiegen war, ergab sich eine Vermehrung der Einnahme, bezogen auf die Tonne, von 2 sh 4 d auf 2 sh 6 d. Bei der in bahneigenen Wagen beförderten Kohle belief sich die Durchschnittseinnahme für die Tonnenmeile auf 1,72 d im März 1928, auf 1,75 d im März 1936. Da aber die Kohle im März 1936 nur auf 12,75 Meilen gegen 13,81 Meilen (20,5 km gegenüber 22,2 km) befördert wurde, fiel die Einnahme, auf die Tonne bezogen, von 2 sh 0 d auf 1 sh 10 d.

Die vorstehend genannten Zahlen lassen Schlüsse auf die Lage der Kohlenzechen zu den Ausfuhrhäfen zu. Die Entfernung zwischen diesen beiden Punkten ist nicht groß, jedenfalls weit kleiner als die Entfernung, auf die die für den Gebrauch im Inlande bestimmte Kohle von der Gewinnungsstelle zum Verbraucher befördert werden muß. Die Zahlen lassen aber auch erkennen, welche Ersparnisse an Versandkosten die Beförderung in Privatwagen für den Versender und Empfänger mit sich bringen, und ihr gegenüber fallen vermutlich die Kosten für die Vorhaltung und Unterhaltung der Privatwagen kaum ins Gewicht, so daß es nicht zu verwundern ist, wenn der Kohlenverkehr sich in so erheblichem Umfang in Privatwagen abspielt. Kennzeichnend in dieser Beziehung ist auch der Umstand, daß der niedrigste durchschnittliche Ertrag an Fracht für die Tonne in bahneigenen Wagen beförderter Ausfuhrkohle auf das schon wiederholt wegen seiner Besonderheit erwähnte Verkehrsgebiet der ehemaligen Nordost-Eisenbahn mit 1 sh 6 d zu verzeichnen war, während der niedrigste Durchschnittsbetrag, der an Fracht für Ausfuhrkohle in Privatwagen mit 1 sh 9 d bei der Großen West-Eisenbahn vorkam. Daß in den vorstehend genannten Zahlen sowie in allen vorstehenden Darlegungen das vierte der englischen Gruppennetze, nämlich das der Süd-Eisenbahn, nicht erwähnt wird, hat seinen Grund darin, daß die Bedeutung dieses Netzes in der Bedienung des Personenverkehrs, und zwar des Londoner Vorortverkehrs auf dem Südufer der Themse, der Vermittlung des Verkehrs mit den Badeorten und Häfen der Südküste und darüber hinaus mit dem europäischen Festlande liegt und daß demgegenüber ihr Güterverkehr, namentlich aber ihr Kohlenverkehr, stark zurücktritt.

Zum Schluß noch ein Wort über die Beteiligung der Küstenschiffahrt am englischen Kohlenverkehr. Von 1923 bis 1936 ist deren Anteil von 7 190 000 t auf 13 267 000 t gestiegen. Diese Vermehrung ist zweifellos auf Kosten der Eisenbahnen vor sich gegangen und von deren Standpunkt aus zu beklagen. Sie wird aber von einem anderen Gesichtspunkt aus begrüßt, nämlich von dem der Landesverteidigung, für die die Küstenschiffahrt ein wichtiges Werkzeug ist, so daß ein blühender Verkehr dieses Zweiges der englischen Handelsschiffahrt eine wertvolle Vorbereitung für einen Krieg ist. Daß dieser Gesichtspunkt in einem Vortrag vor dem Institute of Transport vor kurzem hervorgehoben wurde, paßt ebenso wie die Aufrüstung gut zu den Beteuerungen der Friedensliebe und der Bestrebungen zur Erhaltung des Weltfriedens, zu denen sich England bekennt.

Das Verkehrswesen Portugals im Jahrzehnt 1926—1935.

Von

W. Paschen in Kiel.

Als am 28. Mai 1926 in Portugal die nationale Revolution ausbrach, hatte das Wirtschaftsleben des Landes — das schon aus dem Weltkriege ärmer hervorgegangen als es eingetreten war — schwer unter Regierungen gelitten, deren politische und soziale Experimente es langsam in den Abgrund gleiten ließen. In der Armee aber waren moralische Kräfte erhalten geblieben, die den demokratischen Versuch als beendet ansahen, und den wahren Willen der Nation zum Ausdruck zu bringen wußten. Seitdem hat eine neue Ära der nationalen Wiederaufrichtung, ja der Größe, begonnen.

Die allgemeine Rückständigkeit des Landes war die eigentliche Ursache des wirtschaftlichen Verfalls, unter dem alle Bevölkerungsschichten litten. Die Verkehrsmittel, Straßen, Eisenbahnen, Seehäfen, Brücken, das Post- und Telegraphenwesen, die ländliche, städtische und industrielle Wasserwirtschaft, kurz, das ganze wirtschaftliche Rüstzeug war in der Entwicklung stehengeblieben und verfallen. Die nationale Regierung stand vor der Aufgabe, sowohl die finanzielle wie die wirtschaftliche Lage von Grund auf wiederherstellen zu müssen. Neues wirtschaftliches Rüstzeug mußte geschaffen, das noch vorhandene verbessert und erhalten werden. Aber die staatlichen Mittel waren zunächst völlig unzureichend für die notwendigerweise gewaltigen Aufwendungen. Neue Hilfsquellen mußten erschlossen werden, aber die Meinungen darüber, welche dies sein sollten, gingen auseinander. Der Staatshaushalt arbeitete seit Jahrzehnten mit Fehlbeträgen, was das Wirtschaftsleben in Mitleidenschaft zog.

In den ersten beiden Jahren bemühte sich das neue Regime ehrlich um eine Lösung, aber mit wenig günstigen Ergebnissen. Man hatte

gleichzeitig mehrere Probleme, wie Straßenbau und Eisenbahnen angegriffen. Die vom Völkerbund erbetene finanzielle Hilfe wurde an Bedingungen geknüpft, die Portugal als unwürdig zurückwies.

Dann aber wurde M. Oliveira Salazar mit dem Finanzministerium betraut, und mit der unbedingten Unterstützung der Armee und der Nation konnte er seinen großzügigen Plan zur Wiedergeburt Portugals, den er schon als Professor der Universität Coimbra aufgestellt hatte, in die Tat umsetzen. Es galt, finanzielle, wirtschaftliche, politische und soziale Probleme zu lösen. Zunächst stellte die Diktatur als Grundbedingung die Autorität der Regierung wieder her. Der erste Schritt war dann die Gesundung der Staatsfinanzen, unter den obwaltenden Umständen eine einzigartige Tat. Eine große unfundierte Staatsschuld, als Folge der ständig unausgeglichenen Haushalte, hatte den öffentlichen Kredit erschüttert. In der Verwaltung herrschten chaotische Zustände und Verschwendung, während die wirtschaftliche Verarmung der Nation immer mehr zutage trat.

Als M. Salazar am 5. Juli 1932 zum Präsidenten des Staatsrats erhoben wurde, hatte der Schöpfer des neuen Portugals bereits einen guten Teil seines ursprünglichen Programms verwirklicht. Nachdem er dann durch die Verfassung von 1933 dem neuen Staat seine rechtliche Form gegeben hatte, ging er weiter auf dem Wege der großen sozialen Umwälzung, die ihren Niederschlag in der korporativen Organisation fand, mittels derer er der Arbeit ihre Würde gab, der Ausbeutung ein Ziel setzte, und die zu einer staunenswerten moralischen und materiellen Umwälzung auf nationalistischer Grundlage führte. Dies in einer Zeit, wo die Welt Zeuge einer Wirtschaftskrise von ungeahntem Umfang ist!

Auf dem hier behandelten Gebiet des Verkehrswesens ist der Professor und Ingenieur, Minister der öffentlichen Arbeiten und des Verkehrswesens, M. Duarte Pacheco, der Verwirklicher der großen Umwälzung, der Schöpfer und Verbesserer des wirtschaftlichen Rüstzeugs. Dieses Werk vollzieht sich nach genau aufgestelltem Plan, der den Hilfsquellen und finanziellen Mitteln des Landes auf das beste angepaßt ist.

Die Verkehrslage.

Portugal, zwischen dem 42° 9′ und dem 36° 58′ nördlicher Breite und dem 6° 11′ sowie dem 9° 29′ westlicher Länge von Greenwich gelegen, hat eine Ausdehnung von Norden nach Süden von 561 km, und von West nach Ost eine solche von durchschnittlich 218 km. Der Flächeninhalt des Landes beträgt rund 90 000 qkm, die Einwohnerzahl 6,5 Mio. Die Küstenlinie ist 832, die Landgrenze 1215 km lang. Nord-

portugal ist größtenteils Gebirgsland, erfüllt von den Ausläufern der Gebirge des zentralen Hochlandes der Pyrenäen-Halbinsel und den Küstenebenen. Das Hauptscheidegebirge, die Serra da Estrella, bildet den Abschluß des nördlichen Hoch-Portugals gegen das niedrigere Süd-Portugal. Es besteht aus zwei Ketten, die durch den Zézere Fluß getrennt sind und NO—SW-Richtung haben. Die Flüsse sind tief eingeschnitten und haben ostwestliche Richtung.

Dieser morphologische Aufbau des Landes stellt den Bahn- und Straßenbau vor schwierige Aufgaben.

Bei der geographischen Lage Portugals als schmaler Streifen im äußersten Südwesten Europas und seiner Küstenlänge spielen die Häfen im Wirtschaftsleben als Handels- sowie Anlaufhäfen des Weltverkehrs eine sehr bedeutende Rolle. Nur rund 4 % des Außenhandels geht über die trockene Grenze. Die Häfen und die Seeschiffahrt sind maßgebend für die Anordnung der Landverkehrswege. Aber auch als strategische Stützpunkte haben sie Bedeutung, weil Portugal mit den Azoren und den Kapverdischen Inseln ein seestrategisches Dreieck im Atlantik bildet. Diese maritime Lage war ein wichtiger Faktor bei der überseeischen Ausdehnung des Landes, dessen Seefahrer dem Handel viele neue Gebiete erschlossen und damit eine neue Ära des Welthandels eingeleitet haben.

Die Küste hat mehrere natürliche Häfen, die günstig für den überseeischen Handel liegen. Nord- und Südamerika und Afrika ist Portugal am nächsten gelegen, es ist die Brücke Europas für allen nach Westen gerichteten Verkehr. Der Seeverkehr ist von ausschlaggebender Bedeutung für das Land. Der ein- und ausgehende Schiffsverkehr in den portugiesischen Häfen und denen der benachbarten Inseln (Ozean- und Küstenschiffahrt) betrug:

Jahr	Einkommend		Ausgehend	
	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt in Mio t	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt in Mio t
1930 . . .	9 163	27,62	9 203	27,96
1931 . . .	8 332	25,50	8 030	25,37
1932 . . .	8 288	25,65	8 002	25,55
1933 . . .	8 552	27,88	8 312	27,70
1934 . . .	9 437	29,01	8 114	28,75
1935 . . .	9 687	28,29	—	—

Nach den ungünstigen Jahren 1931 und 1932 hat sich der Hafenverkehr wieder gehoben. Der Anteil der portugiesischen Flagge am Verkehr in den eigenen Häfen stieg von 2,8 im Jahre 1926 auf 4,26 Mio t im Jahre 1933. Die Haupteinfuhr, gleichzeitig die Hauptfracht der Bahnen, besteht in: Mais, Weizen, Reis, Zucker, Stockfischen, Kaffee,

Petroleum, Ammoniumsulfat, Farben, Kohle, Koks, Roheisen, Stahl, Kraftfahrzeugen, Baumwolle, Baumwollwaren und Häuten. Die Ausfuhr bilden: Früchte, Fische, Wein, Olivenöl, Kork, Holz, Kohle, Pyrit.

Die politischen Zustände in Portugal vor der Diktatur, die schlechte Finanzlage — mehr eine Folge fehlerhafter Staatsführung und Verwaltung als mangelnder Hilfsquellen —, wirtschaftliche Störungen und Unsicherheit nach dem Weltkriege wirkten zusammen, um die Häfen in einen bedenklichen Zustand zu bringen. Mit Ausnahme von Lissabon und Leixões, dem künstlichen Hafen von Oporto, waren die Häfen infolge von Versandung des Fahrwassers, mangelnder Reparaturmöglichkeiten und geeigneter Liegeplätze wenig brauchbar. Die diktatorische Regierung entwarf sofort Pläne für Neuanlagen, die den dringenden Bedürfnissen der Häfen entsprachen, aber auch der Finanzlage Rechnung trugen. Durch Erlaß vom 13. April 1929 wurden die Häfen entsprechend ihrer Bedeutung und der erforderlichen Arbeiten klassifiziert und zunächst 250 Mio Escudos für die Ausführung bereitgestellt. 1930 wurde eine Anleihe von 100 Mio Esc.[1] für diese Zwecke begeben. Der Haushalt 1934/35 sah nochmals 110 Mio Esc. und eine zweite Anleihe vor. Weitere Pläne für die Verbesserung der Handels- und Fischereihäfen enthält der „15-Jahresplan" der Regierung. Damit ist die Fortführung der vorgesehenen Hafenbauten gesichert.

Die überragende Stellung der beiden Haupthäfen, Lissabon und Porto-Leixões, die zusammen rund 90 % der Einfuhr und gut 80 % der Ausfuhr bestreiten, hat sich in den letzten Jahrzehnten aus den wachsenden Anforderungen der Schiffahrt an Wassertiefe, Lade- und Löscheinrichtungen, Kaianlagen u. a. ergeben. Das kleine Land konnte nur die beiden am günstigsten gelegenen zu Welthäfen ausbauen. Der über beide laufende Verkehr ist verschieden. In Lissabon überwiegt der Passagierverkehr, während die industrielle Tätigkeit um Porto und die Häufung der Bevölkerung im Nordwesten anziehend auf den Frachtverkehr wirken.

L i s s a b o n ist Welthandelshafen und Marinebasis. Das Mündungsgebiet des Tejo ist 25 km lang und zwischen 2 und 14 km breit. Die Hafenanlagen sind meist im Anfang des Jahrhunderts entstanden, bedeutende Neuanlagen wurden besonders nach 1926 hinzugefügt. Der als

[1] Die portugiesische Münzeinheit ist der Escudo, geschrieben 1 $. Höhere Summen werden im allgemeinen in Contos ausgedrückt. 1 Conto = 1000 $, die tausendfache Münzeinheit. Der Escudo steht im festen Verhältnis zum £. 1 £ = 110 $.

erster Abschnitt bezeichnete Teil derselben erstreckt sich von Alcantara bis Santo Apolónio. Im Abschnitt II, der flußabwärts von Alcantara bis Belau reicht, werden die Anlagen von der Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses ausgeführt, dort sind auch Zoll-Lagerhäuser. Der Abschnitt III umfaßt die Bauten flußaufwärts von Santo Apolónio bis Olivais, die im Oktober 1930 begonnen und in vier Jahren fertiggestellt wurden. Auf der Südseite des Tejo bei Alfeite liegt das neue 270 000 qm umfassende Marinearsenal, davon sind 230 000 qm aus dem Fluß zurückgewonnen. Der Hafen hat 5 Trockendocks von 42 bis 180 m Länge, 12 km Kaianlagen mit Gleisanschlüssen und Tiefen von 6,5—9 m.

Leixões (Porto). Da die Mündung des Douro großen Schiffen nicht genügend Raum und Schutz bot, wurde 1895 mit der Anlage des künstlichen Hafens von Leixões, nördlich der Douro-Mündung, begonnen. Es ist der Haupthafen Nordportugals. Die starke Brandung verursacht viel Schaden, und die Anlagen sind ständig in Reparatur. In den letzten Jahren sind umfangreiche Verbesserungen und Erweiterungen mit einem Aufwand von 125 Mio Esc. vorgenommen, u. a. ist ein Schleusenbassin von 550×175 m und ein 1100 m langer Kai für Schiffe bis zu 10 m Tiefgang, sowie eine 904 m lange Mole angelegt.

Setúbal, südlich Lissabon an der Mündung des Sado, ist der Hafen des ausgedehnten landwirtschaftlichen Gebiets (Wein und Orangen) vor Alentejo. Die Stadt selbst hat große Anlagen zur Verarbeitung von Sardinenkonserven. Von 1930—1935 ist der Hafen mit einem Aufwand von 27 Mio Esc. erweitert und verbessert. Die Arbeiten umfassen die Begradigung des Sado-Ufers, einschl. 1800 m Kaimauer, sowie Anlage von drei Schleusenbassins für den Handel, die Fischerei und den Touristenverkehr.

Aveiro liegt im Delta der Vouga inmitten eines Netzes natürlicher Kanäle. 1908 wurde das Hauptfahrwasser im Fluß gebaggert, diese Fahrrinne ist jetzt über 120 km lang. Das Gebiet ist waldreich und hat viel Landwirtschaft. Die Salzgewinnung nahe der Küste dient der umfangreichen See- und Flußfischerei. 1932 begannen bedeutende Arbeiten zur Begradigung des Fahrwassers an der Barre des Flusses durch Bau einer Leitmole von 450 m Länge und von Schutzdeichen. Die Kosten betragen 21 Mio Esc.

Viana do Castelo, an der Mündung der Lima in Nordportugal gelegen, ein wichtiger Hafen für den Kabeljaufang auf den Neu-Fundlandsbänken und bei Grönland, wird durch Baggerarbeiten und Instandsetzungen sehr verbessert. Der Kostenanschlag beträgt 14,5 Mio Esc.

Figueira da Foz, an der Mündung des Mondego, ist der Hafen eines der reichsten landwirtschaftlichen Gebiete Portugals und Hauptort an der wichtigen internationalen Bahnverbindung. F. ist auch bedeutender Fischereihafen und am Kabeljaufang beteiligt. Der Hafen wird mit einem Aufwand von 13 Mio Esc. hergerichtet.

Auch in den kleineren Häfen wurden wichtige Arbeiten ausgeführt, so in Faro-Olhão, Portimão, Tavira, Vila Rial do Santo António, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, St. Martinho do Porto, Nazareth, Penicho, Zezimbra und Lagos. Der Hafen von Funchal (Madeira), bedeutender Knotenpunkt der Linienschiffahrt, wurde mit einem Aufwand von 5 Mio Esc. verbessert. Auf den Azoren werden die Häfen von Angra do Heroismo, Horta, und Ponta Delgada verbessert. Der Wert aller dieser Häfen ist damit sehr erhöht. Die Verbesserungen dienen hauptsächlich der Fischerei. Die Regierung bezweckt eine Stärkung der maritimen Stellung Portugals und der damit verbundenen Wirtschaftsinteressen. Alle Hilfsquellen des Landes sollen bis zum äußersten entwickelt werden.

Die Eisenbahnen.

In Portugal, wie fast überall, leidet der Eisenbahnbetrieb im letzten Jahrzehnt, besonders aber nach Eintritt der Weltwirtschaftskrise — abgesehen von den direkten Folgen dieser Krise —, unter einer gewissen Abneigung des Publikums, weil sich inzwischen andere Beförderungsmittel stark entwickelt haben. Trotzdem werden die Bahnen bei Anpassung an die neue Lage auch in Zukunft eine wichtige Rolle im Verkehrs- und Wirtschaftsleben des Landes zur Überwindung mittlerer und großer Entfernungen sowie als Beförderer von Massen- und Schwergut spielen. In diesem Sinne hat die nationale Regierung das Eisenbahnproblem angegriffen.

Die ungünstige Lage der portugiesischen Bahnen beruhte teilweise darauf, daß sie gegenüber den anderen Verkehrsmitteln zurückgeblieben waren, und vielfach nicht die gleiche Schnelligkeit, Häufigkeit, Annehmlichkeit und Wirtschaftlichkeit der Beförderung boten. Die Krise mußte also auch durch eine technische Umbildung des Bahn-Transportwesens bekämpft werden, um dieses dem Wettbewerb anzupassen.

Der Eisenbahnbau in Portugal begann 1854 mit der Linie Lissabon—Badajoz (Spanien). 1859 betrug das Schienennetz 136 km. Es waren die Linien Lissabon—Ponto da Asséca und Barreira—Vendas Novas—Setúbal. Heute hat das Netz eine Länge von 3475 km, davon 2751 km mit der Spurweite von 1,67 m und 724 km mit einer solchen von 1 m. Das Netz setzt sich aus folgenden Linien zusammen:

Portugal. Länge des Schienennetzes auf dem Kontinent am 31. XII. 1935

Bezeichnung der Linie	von — nach	Länge, km
Linha de Leste	Santa Apolónia—spanische Grenze bei Badajoz	275,599
Ramal de Cáceres	Tôrre das Vargens—Fronteira de Valença de Alcântara	72,445
Linha de Beira Baixa	Abrantes—Guarda	211,259
Linha do Norte	Entroncamento—Campanhã	229,572
Ramal de San Roque	Aveiro—San Roque	2,434
Ramal de Coimbra	Coimbra B—Coimbra	1,984
Linha de Vendas Novas	Setil—Vendas Novas	69,250
Linha Oeste	Alcântara—Terra—Figueira da Foz	214,679
Linha de Sintra	Cacém—Sintra	9,829
Ramal de Alfarelos	Amieira—Alfarelos	16,493
Concordância de Verride	Bifurcação de Lares / Bifurcação de Verride	0,616
Ramal de Alcântara-Mar	Alcântara—Terra—Alcântara-Mar	0,753
Linha urbana de Lisboa	Lisboa—Rossio—Braço de Prata	10,536
Concordância de Bemfica	Bifurcação de Sete Rios—Bifurcação de Bemfica	0,654
Concordância de Xabregas	Bifurcação de Xabregas—Bifurcação de Chelas	1,784
Linha marginal	Santa Apolónia—Alfandega	1,423
Linha da Lousa	Coimbra—Serpins	35,013
Ramal de Tomar	Lamarosa—Tomar	15,119
Linha urbana do Pôrto	Campanhã—Pôrto	2,700
Linha de Minho	Campanhã—Monção	146,420
Linha do Douro	Ermezinde—Fronteira de Barca de Alva	191,680
Ramal de Braga	Nine—Braga	15,035
Ramal de Valença	Valença—Ponte Internacional	2,023
Ramal de Alfândega	Campanhã—Pôrto (Alfândega)	4,500
Ramal da doca de Viana do Castelo	Viana do Castelo—Doca	1,313
Linha do Sul	Barreiro—Beja—Vila Real de Santo António	396,584
Ramal de Cacillas	Lavradio—Seixal	4,868
Ramal de Montijo	Pinhal Novo—Montijo	10,687
Linha do Sado	Pinhal Novo—Setúbal—Funcheira	149,202
Ramal de Montemor	Tôrre da Gadanha—Montemor	12,941
Linha de Evora	Casa Branca—Vila Viçosa	101,518
Linha de Mora	Evora—Mora	60,209
Linha do Guadiana	Evora—Reguengos	40,630
Linha de Portalegre	Estremos—Sousel	19,298
Linha de Sueste	Beja—Moura	59,028
Linha de Sines	Ermidas—Santiago de Cacém	31,147
Ramal de Portimao	Tunes—Lagos	45,804
Ramal de Aljustrel	Castro Verde—Almodôvar—Aljustrel	8,158
Linha de Beira Alta	Figueira da Foz Pampilhosa—Vilar Formoso	252,243
Linha de Cascais	Cais do Sodré—Cascais (ligação con Alcântara—Terra)	25,523
	Gesamt	2 750,953

Bezeichnung der Linie	von — nach	Längek, m
Schmalspur-Bahnen		
Linha do Corgo	Régua—Chaves	96,169
Linha do Sabor	Pocinho—Mogadouro	72,554
Linha do Tâmega	Livração—Celorico de Basto	34,573
Linha do Tua	Foz—Tua—Mirandela—Braganca	131,705
Linha de Santa Comba Dão a Foz-Tua	Santa Comba Dão—Viseu	49,557
Linha do Vouga	Epinho—Viseu	140,500
Ramal de Aveiro	Sarnada—Aveiro	34,600
	Aveiro—Ria	2,500
Linha litoral do Minho	Senhora da Hora—Póvoa de Varzim	24,067
Ramal de Leixões	Senhora da Hora—Leixões	5,602
Linha de Guimarãis	Pôrto (Boa Vista)—Senhora da Hora—Trofa—Fafe	80,671
Linha da Famalicão	Póvoa de Varzim—Famalicão	29,245
Linha da Martingança a Mendiga	Martingança—Pôrto de Mos	21,860
	Gesamt	723,603
	Gesamt Breit- und Schmalspurbahnen	3 474,556

Weitere Linien sind auf Grund des durch Erlaß vom 28. März 1930 genehmigten Planes im Bau. Der starke Wettbewerb des Kraftverkehrs hat seitdem eine gewisse Abänderung dieses Bauprogramms notwendig gemacht. Die wichtigsten der neuen Linien sind:

Portalegre—Susel (Co. de Vide)	30,0 km
Linie im Tal von Tamega	13,4 „
Santo Tiago do Cacém—Sines	21,0 „
Serpa-Linie	8,0 „
Ringbahn der Stadt Oporto	21,4 „
Linie im Tal von Sabor	15,8 „
Linie nach Lamego	20,0 „
Linie im Lima-Tal (Viano do Castelo—Lanhezes)	16,3 „
Linie Senhora da Hora—Trofa	23,0 „
Linie Boa Vista—Trinidada (Porto)	2,6 „

Eine Anzahl weiterer Linien sind in Vorbereitung.

Die Bahngesellschaften.

In das Gesamtnetz teilen sich außer den Staatsbahnen, den Caminhos de Ferro do Estada, deren Betrieb verpachtet ist, noch acht Gesellschaften, nämlich die Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,
Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta,
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro,
Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal,
Companhia Caminho de Ferro do Vale do Vouga,
Sociedad „Estoril“ (Cais do Sodré a Cascais),
Companhia dos Caminhos de Ferro de Mondego,
Caminho de Ferro Mineiro do Lena.
(Die letzten beiden erscheinen nicht in der Statistik.)

Die Breitspur hat gewisse Nachteile.

Zunächst hatte man die mitteleuropäische Spurweite für den Bahnbau gewählt, um dann 1859 zu der von Spanien bevorzugten Breitspur von 1,67 m überzugehen. Dieses hat sich als ein Nachteil erwiesen. In den Ebenen bietet die größere Geräumigkeit der Wagen bei der geringen Verkehrsstärke kaum Vorteile, während auf den gebirgigen Strecken infolge des notwendigerweise größeren Kurvenradius und der breiteren Anlage der Kunstbauten beträchtliche Schwierigkeiten entstehen. Ein Ausbau des ganzen Netzes in dieser Breitspur (via larga) erwies sich als nicht möglich, war aber auch nicht erforderlich. So ist Portugal, ebenso wie Spanien, in den gebirgigen Landesteilen zur Schmalspur (vie reduzida) übergegangen, die Kurven bis zu 60 m Halbmesser und Steigungen bis 1 : 40 zuläßt, und sich dem Gelände mehr anpaßt. Die Schmalspurlinien haben sämtlich eine Spurweite von 1 m, sie finden sich nur in der Nordhälfte des Landes, wo sie zur Überwindung der großen Geländeschwierigkeiten und Höhenunterschiede beim Aufstieg aus der Schlucht des Douro-Tales auf die Hochfläche von Traz-os-Montes dienen.

Von einem eigentlichen Eisenbahnnetz kann man in verschiedenen Teilen des Landes noch nicht reden. Es sind meist erst die Hauptlinien ausgebaut, die jetzt zu einem Netz verbunden werden. Wenn man von der dem öffentlichen Verkehr entzogenen Minenbahn von Santo Domingo absieht, so beträgt der Abstand der Bahnlinien bei Mertola 43 km. Im Durchschnitt kommen heute 4 km Bahnlänge auf 100 qkm, gegenüber 3,1 in Spanien, 4,1 in Rumänien und 7 km in Italien. Im engräumigen Nordwesten einschließlich der Küstengebiete Mittel-Portugals kamen 1932 6,9 km auf 100 qkm, im weiträumigen Süden dagegen 3,5 km und in dem wirtschaftlich zurückgebliebenen Nordosten nur 2,6 km. Entsprechende Unterschiede weisen auch die Stationsabstände auf. Diese betragen z. B. durchschnittlich 2,8 km zwischen Porto und Viana do Castelo im Nordwesten und 3,8 km zwischen Lagos und Tunes im dicht besiedelten Algarve, dagegen 9,8 km auf der 137 km langen Strecke Setúbal—Funcheira, auf welcher der Abstand bis zu 24 km steigt.

Die Linie Lissabon—Oporto ist, bis auf ein kurzes Mittelstück im Gebirge, doppelgleisig. Die Fahrtdauer zwischen beiden Städten beträgt 5 Stunden. Verbindung mit den spanischen Bahnen besteht an sechs Stellen, und zwar zwischen Elvas und Badajoz (spanisch), bei Marvao, Valença, Vilar Formosa, Barca d'Alva und Vila Rial de Santo António.

In St. António werden die Reisenden mittels Fähre über den Guadiana gesetzt, bei Valença führt eine internationale Brücke über den Grenzfluß Minho.

Elektrifizierung. Eine sehr leistungsfähige elektrisch betriebene Verbindung besteht zwischen Lissabon und Cascais. Der Vertrag zur Elektrifizierung dieser Strecke wurde mit einer belgischen Gesellschaft abgeschlossen; die Arbeiten aber von einem deutschen Unternehmen als Reparationsleistung für Belgien ausgeführt und 1926 vollendet. Die Elektrifizierung hat für die Entwicklung des Distriktes von Estorial als Ausflugs- und Touristengebiet von der Hauptstadt aus größte Bedeutung. Auch die drei Linien Lissabon—Alcantara, Lissabon—Cintra und Lissabon—Vila Franca de Xira sollen elektrifiziert werden.

Übernahme des Betriebes der Staatsbahnen durch die Comp. dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Eine Maßnahme, welche sehr zur Besserung der Lage der Bahnen beigetragen hat, war die Übernahme des Betriebes der Staatsbahnen durch eine Privatgesellschaft. Durch Vertrag vom 11. März 1927 übernahm die bedeutendste der portugiesischen Bahngesellschaften, die Comp. dos Caminhos de Ferro Portugueses auch die letzten der bis dahin noch staatlich betriebenen Teile des Staatsbahnnetzes, die Bezirke Sul e Sueste sowie Minho e Douro, insgesamt 1308 km mit einer Spurweite von 1,67 m. Diese Linien machten fast ein Drittel des gesamten Staatsbahnnetzes aus. Seit Jahren hatte sich der Staatsbetrieb als verhängnisvoll erwiesen, trotz aller Bestrebungen, die Lage zu bessern. Teilweise waren politische Einflüsse daran schuld. Die nationale Regierung schaltete letztere aus, indem sie Betrieb und Verwaltung einem Unternehmen übergab, das technisch und finanziell die nötigen Garantien bot. Die Comp. d. C. de F. Port. betrieb damals schon ein Netz von 1149 km, das nunmehr auf 2457 km stieg und damit weit über zwei Drittel des Gesamtnetzes und alle Breitspurbahnen bis auf 294 km umfaßt.

Der Staat ist verpflichtet, alle notwendigen Ergänzungs- und Umbauten auf seine Kosten auszuführen. Die Gegenleistung besteht in Zahlung einer festen Rente von 6% der Roheinnahmen aus dem Verkehr und eines Teiles — zwischen 70 und 80% — der Reineinnahmen.

Portugiesische Bahnen

Bestand an rollendem Material am 31. XII. 1935 und am 31. XII. 1927—31. XII. 1934

Bahngesellschaft Spurweite	Rollendes Material der Eisenbahnen									
	Zugmaterial						Personenwagen	Güterwagen		Spezialwagen
	Lokomotiven mit getrennt. Tender	Tender-Lokomotiven	Elektr. Triebwag. mit II. u. III. Kl.	Elektr. Triebwag. mit I. u. II. Klasse	Elektr. Triebwag. mit III. Klasse	Sonstige elektrische Triebwagen		gedeckt	offen	
Gesamtbestand Breit- und Schmalspur	315	212	2	12	6	4	1276	358	4392	1142
Gesamtbestand der Bahnen mit Breitspur	155	90	—	12	—	2	671	192	980	1135
Caminhos de Ferro Portugueses	132	90	—	—	—	—	599	176	428	1084
Caminhos de Ferro da Beira Alta	23	—	—	—	—	—	58	—	—	—
Sociedade Estoril	—	—	—	12	—	2	14	—	—	—
Gesamtbestand der Schmalspurbahnen	—	70	—	—	—	—	216	46	586	6
Nacional de Caminhos de Ferro	—	16	—	—	—	—	54	14	150	6
Caminhos de Ferro do Vale do Vouga	—	16	—	—	—	—	36	8	239	—
Caminhos de Ferro do Norte de Portugal	—	29	—	—	—	—	120	21	147	—
Caminhos de Ferro Mineiro do Lena	—	9	—	—	—	—	6	3	50	—
Staatsbahnmaterial	160	52	2	—	—	—	365	120	2805	1
Verpachtet: Breite Spur:										
Caminhos de Ferro:										
Minho e Douro	63	12	—	—	—	—	141	42	958	—
Sul e Sueste	97	13	2	—	—	—	160	64	1665	—
Caminhos de Ferro do Norte de Portugal:										
Guimarãis	—	—	—	—	—	—	9	2	28	—
Vale do Tamega	—	8	—	—	—	—	11	3	28	—
Schmalspur:										
Nacional de Caminhos de Ferro:										
Vale de Corgo	—	12	—	—	—	—	31	6	82	1
Vale do Sabor	—	6	—	—	—	—	9	3	43	—
Santo Comba Dão	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
Tua	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Staatsbahnmaterial zum Verpachten	—	—	—	—	6	2	24	—	21	—
Vale do Lima (Schmalspur)	—	—	—	—	6	2	24	—	21	—
Gesamtbestand:										
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1934	315	212	2	12	6	4	1304	361	8244	1154
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1933	325	212	2	12	6	4	1346	349	9426[1]	—
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1932	325	212	2	12	6	4	1351	351	9367[1]	—
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1931	325	209	2	12	6	4	1321	341	9059[1]	—
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1930	331	200	2	12	6	4	1381	343	9702[1]	—
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1929	337	204	2	10	6	4	1391	330	9420[1]	—
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1928	329	190	2	7	—	2	1293	320	9554[1]	—
Breit- und Schmalspur 31. XII. 1927	527		—	—	—	—	1033	8148[2]		—

[1] Einschl. der Spezialwagen. [2] Alle Arten von Spezial- und Güterwagen.

Die Ergebnisse dieser Maßnahme sind günstig. Die gute Verwaltung der Comp. d. C. d. F. P. war bekannt. Trotz der ersten Anzeichen der herannahenden Wirtschaftskrisis besserten sich die Einnahmen der Staatsbahnen sofort, sowohl was den Personen- als auch den Güterverkehr anbetraf. Schon vom 11. Mai 1927 bis zum 31. März 1928 erbrachte dieser Betrieb dem Staate eine Ersparnis von 27 000 Contos.

Am 4. Dezember 1931 wurde eine Anleihe in Höhe von 100 Mio Escudos aufgelegt, bestimmt für die in den nächsten vier Jahren vorgesehenen Arbeiten, zu welchen der Staat vertraglich verpflichtet war. Diese umfaßten:

Arbeiten am Unterbau (Erneuerung von Schwellen, Schienen, Ballast)	37 305 000 Esc.
Arbeiten an Brücken (Neubauten, Instandsetzungen)	29 250 000 „
Bahnhofsanlagen, Gebäude u. ä.	16 850 000 „

Diese Instandsetzungsarbeiten gingen Hand in Hand mit dem im nationalen Interesse seit langem geplanten Bau neuer Linien mit einer Gesamtlänge von rund 172 km, deren wichtigste bereits aufgeführt sind. Für eine neue Gießerei und Montagewerkstätten sowie für Reparaturwerkstätten für Lokomotiven und Wagen wurden 20 800 000 Esc. bestimmt. Ein großer Teil der Lokomotiven, Personen- und Güterwagen mußten durch neue ersetzt werden. Den Staatsbahnen fehlte es daran, das vorhandene Material war veraltet und den Anforderungen eines zeitgemäßen Betriebes nicht gewachsen. Für diese Zwecke dienten 10 325 000 Esc.

Instandhaltungsfonds.

Der Staat ist nach dem Vertrage mit der Comp. d. C. d. F. P. zur Ausführung aller größeren Instandsetzungsarbeiten innerhalb der nächsten 15 Jahre (ab 11. Mai 1927) verpflichtet, d. h. zur Erneuerung des metallischen Oberbaues, einschließlich der Brücken, auf den vorhandenen Linien. Der Staat liefert auch das neue rollende Material, soweit sich Bedarf einstellt. Um dies zu ermöglichen, wurde ein Eisenbahn-Sonderfonds geschaffen, aus dem auch der Bau neuer Linien teilweise bestritten werden soll. In diesen Fonds fließen 80% der Roheinnahmen. Die Überweisungen an diesen Fonds betrugen 1927/28: 39 475 000 Esc., 1928/29: 39 475 000; 1929/30: 39 537 000; 1930/31: 37 000 000 Esc.; 1931/32: 35 000 000; 1932/33: 35 762 000; 1933/34: 35 875 000. Für 1934/35 sind Angaben noch nicht verfügbar.

Die allgemeine Besserung der Wirtschaftslage des Landes hat auch die Lage der Eisenbahngesellschaften gegenüber den Hauptkrisenjahren von 1931 und 1932 günstig beeinflußt, wenn auch i. J. 1935, dem letzten, für welches eine Statistik vorliegt, ein gewisser Rückschlag in den Betriebsergebnissen gegenüber den beiden Vorjahren eingetreten ist. Aber der Wettbewerb des Kraftverkehrs ist gewaltig und ernst für die Bahnen. Bei dem Personenverkehr macht er sich weniger fühlbar als im Güterverkehr. So gingen die Einnahmen der Bahnen in ihrer Gesamtheit aus dem Güterverkehr von 165 Mio Esc. im Jahre 1934 auf 156 Mio im Jahre 1935 zurück. Die Reineinnahmen aller Bahnen beliefen sich 1935 auf 36 700 924 Esc. gegen 42 944 432 im Jahre 1934. Das Verhältnis der Betriebskosten zu den Roheinnahmen stellte sich 1935 auf 87,31 % gegen 85,65 im Jahre 1934. Am günstigsten arbeitete die 26 km lange Strecke der Sociedada „Estoril", die einen Reingewinn von 3 427 377 Esc. gegen 3 420 853 im Jahre 1934 erzielte. Dagegen weist die Comp. d. C. d. F. do Norte do Portugal einen Betriebsverlust von — 77 856 Esc. aus gegen einen Überschuß von 339 153 im Jahre 1934. Die C. d. F. Portugueses hatten einen Reingewinn im Jahre 1935 von 30 027 745 Esc. gegen 36 513 552 im Vorjahr. Die Comp. Nacional weist 1935 zum erstenmal seit 1928 wieder einen Betriebsüberschuß von 590 386 Esc. auf (1934: — 254 138). Auch die Comp. do Vale do Vouga und die Beira Alta hatten 1935 Betriebsüberschüsse, wenn auch wesentlich geringere als 1934.

Tabelle I gibt eine Gesamtübersicht der Betriebsergebnisse in den letzten neun Jahren.

Der Wettbewerb des Kraftverkehrs.

Neben der Durchführung technischer und materieller Verbesserungen müssen sich die Bahnen auch in anderer Beziehung den neuen Verhältnissen anpassen. Wie in vielen Ländern bewirkte die Weltwirtschaftskrise auch in Portugal eine plötzliche beträchtliche Verminderung der Reineinnahmen der Bahnen, während diese sich gleichzeitig von der in Portugal besonders starken Entwicklung des regelmäßigen Personen- und Lastkraftverkehrs bedroht sehen. Es ist dies eine natürliche Folge der Schnelligkeit und Gründlichkeit, mit welcher Instandsetzung, Verbesserung und Ausbau des Straßennetzes unter der nationalen Regierung erfolgt ist. Die Kraftverkehrslinien hatten 1935 eine Gesamtlänge von 9817 km, waren also fast dreimal so ausgedehnt als das Bahnnetz.

Betriebsziffer der portugiesischen Eisenbahnen; Gesamtnetz. 1927—1935.

Bahngesellschaften	Jahr	Netzlänge km	beförderte Personenanzahl	Eilfracht t	gewöhnliche Fracht t	Einnahmen aus dem Verkehr			
						Gesamt $	aus Personenbeförderung $	aus Eilfracht $	aus gewöhnlicher Fracht
Gesamtnetz der portugies. 6 Bahngesellschaften auf dem Kontinent: Comp. dos C. d. F. Portug. Comp. Nacional Comp. d. C. d. F. Beira Alta Comp. dos C. d. F. do Norte de P. Comp. d. C. d. F. Vale do Vouga. Sociedade a Estoril	1927	3367	29 950 342	326 460	5 632 971	288 795 548	122 917 552	30 074 167	135 803 892
	1928	3370	29 113 748	349 431	6 672 344	321 832 592	134 918 004	31 528 201	155 386 389
	1929	3380	33 273 086	343 709	7 003 199	326 499 255	135 330 963	30 054 078	161 114 213
	1930	3420	32 858 369	322 688	7 761 560	318 519 741	128 459 376	28 088 566	161 071 799
	1931	3424	30 155 597	320 704	6 328 347	290 085 075	112 913 030	27 649 222	149 522 824
	1932	3465	28 430 877	301 872	6 735 811	288 897 597	105 470 385	25 363 651	158 063 533
	1933	3468	28 278 706	273 404	6 909 823	293 802 409	103 300 312	23 739 907	166 762 189
	1934	3468	30 158 990	242 827	7 514 121	299 237 887	110 323 144	23 823 002	165 091 741
	1935	3475	27 073 608[1]	150 860	3 924 246	289 184 849	109 573 220	23 385 840	156 225 788

Bahngesellschaften	Jahr	Betriebskosten $	Reineinnahmen + oder Verlust −	Roheinnahmen je Betriebsnetz-km	Reineinnahmen + oder Verlust − je Betriebsnetz-km	Sonstige Einnahmen $	Auflagen	Verhältnis der Betriebskosten zu den Roheinnahmen %
Gesamtnetz der portugies. 6 Bahngesellschaften auf dem Kontinent: Comp. dos C. d. F. Portug. Comp. Nacional Comp. d. C. d. F. Beira Alta Comp. dos C. d. F. do Norte de P. Comp. d. C. d. F. Vale do Vouga. Sociedade a Estoril	1927	248 292 001	+40 503 548	85 772	+12 030	3 847 714	35 008 621	85,97
	1928	270 366 236	+51 466 357	95 499	+15 272	8 539 894	39 160 319	84,61
	1929	284 045 789	+42 453 466	96 597	+12 560	3 947 295	39 218 018	86,99
	1930	274 395 417	+44 124 324	93 026	+12 887	1 198 171	38 793 733	86,15
	1931	248 629 443	+41 455 632	84 721	+12 107	1 758 966	36 437 180	85,71
	1932	253 882 769	+35 014 801	83 376	+10 105	2 530 479	35 136 250	87,88
	1933	255 071 124	+38 731 285	84 718	+11 168	1 747 475	34 581 893	86,82
	1934	256 293 455	+42 944 432	86 285	+12 383	1 628 756	36 106 354	85,65
	1935	252 483 925	+36 700 924	83 219	+10 561	1 350 461	34 931 630	87,31

Die Regierung ist sich der Folgen und Möglichkeiten des Kraftverkehrs wohl bewußt. Sie ließ 1931 bei Gelegenheit ihrer Anweisungen über die Verwendung der den Staatsbahnen — zur Fertigstellung der begonnenen Arbeiten — gewährten Anleihe von 100 Mio Esc. erklären, daß der gesamte Komplex der Verkehrsfragen im Lichte der durch den Kraftverkehr und die anderen neuen Verkehrsmittel bewirkten Veränderungen erneut geprüft werden solle. Es wurde ein Fachausschuß mit dem Auftrag eingesetzt, in den europäischen Ländern die Bedingungen zu studieren, unter welchen das neue Verkehrsmittel arbeitet, das berufen ist, in der Technik des Eisenbahnbetriebes bedeutende Veränderungen herbeizuführen. Man steht auf dem Standpunkt, daß der Kraftwagen auch dem portugiesischen Bahnverkehr große reale Vorteile bringen kann, weil er sich in vielen Fällen den bestehenden Verkehrsverhältnissen anpassen läßt. Die Verkündung von einschneidenden Maßnahmen für den zeitgemäßen Betrieb steht bevor. Zwischen den Verkehrssystemen muß der Ausgleich hergestellt und ihr Wettbewerb untereinander so geregelt werden, daß er der Gesamtwirtschaft nicht abträglich ist. Vielfach arbeitet der Güterkraftverkehr bereits in Verbindung mit den Eisenbahnen. Das Streben geht dahin, diesen Verkehr in wenigen starken Händen zu vereinigen.

Das Straßennetz.

Die frühere Vernachlässigung der Straßen mußte zu einer Wirtschaftskatastrophe führen. 1926 waren drei Viertel der Chausseen (Straßen I. Klasse) und der Bezirksstraßen (Straßen II. Klasse) unbrauchbar und bedurften völliger Erneuerung; das restliche Viertel war, wenn auch noch brauchbar, doch ebenfalls reparatur- und verbesserungsbedürftig, vor allem in bezug auf Verbreiterung und Befestigung der Straßendecke mit Teer oder Asphalt. Der Zustand der Straßen hatte ernste Folgen für die Wirtschaft, verteuerte den Transport und damit die Produktion selbst. Landwirtschaft, Industrie, Bergbau und Handel litten schwer darunter, der Touristenverkehr wurde unmöglich. Die nationale Regierung griff zu außergewöhnlichen Mitteln, um diesen Zustand zu bessern, der das Wirtschaftsleben lahmzulegen drohte. Durch Gesetz vom 20. Juli 1927 wurde eine besondere autonome Körperschaft, die Junta Autonoma de Estradas, geschaffen und mit großen Befugnissen ausgestattet, um die Straßen wieder in brauchbaren Zustand zu ver-

Anzahl der öffentlichen Kraftverkehrslinien.

Distrikt	*Regelmäßige öffentliche Kraftverkehrslinien*															
	Zahl der Linien am 1. I. 1935				Genehmigte Linien im Laufe des Jahres 1935				aufgehobene Linien im Laufe des Jahres 1935				Zahl der Linien am 31. XII. 1935			
	Gesamt	Personen-Kraftverkehr	Güter-Kraftverkehr	Gemischt	Gesamt	Personen-Kraftverkehr	Güter-Kraftverkehr	Gemischt	Gesamt	Personen-Kraftverkehr	Güter-Kraftverkehr	Gemischt	Gesamt	Personen-Kraftverkehr	Güter-Kraftverkehr	Gemischt
Gesamt-Portugal . .	630	581	23	26	125	98	14	13	76	69	3	4	679	610	34	35
Aveiro	42	42	—	—	8	8	—	—	8	8	—	—	42	42	—	—
Beja	13	10	1	2	6	4	2	—	4	4	—	—	15	10	3	2
Braga	79	77	2	—	9	9	—	—	8	8	—	—	80	78	2	—
Bragança	11	3	—	8	6	—	—	6	4	2	—	2	13	1	—	12
Castelo Branco . .	26	19	4	3	6	3	3	—	4	2	2	—	28	20	5	3
Coimbra	48	41	5	2	9	8	—	1	7	7	—	—	50	42	5	3
Evora	10	10	—	—	6	5	1	—	—	—	—	—	16	15	1	—
Faro	28	28	—	—	7	6	1	—	1	1	—	—	34	33	1	—
Guarda	24	21	1	2	4	1	1	2	2	2	—	—	26	20	2	4
Leiria	39	37	2	—	5	3	2	—	4	4	—	—	40	36	4	—
Lisboa	60	58	1	1	12	12	—	—	8	8	—	—	64	62	1	1
Portalegre	15	13	—	2	3	—	1	2	2	2	—	—	16	11	1	4
Pôrto	89	89	—	—	7	7	—	—	6	6	—	—	90	90	—	—
Santarém	27	25	1	1	15	13	—	2	4	4	—	—	38	34	1	3
Setúbal	33	32	1	—	9	8	1	—	4	4	—	—	38	36	2	—
Viana do Castelo .	34	32	2	—	3	3	—	—	4	4	—	—	33	31	2	—
Vila Real	18	15	1	2	6	5	1	—	2	1	—	1	22	19	2	1
Viseu	34	29	2	3	4	3	1	—	4	2	1	1	34	30	2	2

setzen. Im Laufe von sieben Jahren wurde das Netz der Straßen I. und II. Klasse auf 12 000 km gebracht und umfangreiche Instandsetzungen an 4140 km mit einem Kostenaufwand von 331 Mio Esc. ausgeführt. Neugebaut wurden außerdem Straßen I. Klasse in Länge von 970 km mit einem Aufwand von 91 Mio Esc. Seitdem setzt die Junta ihre Arbeiten fort, und am 31. Dezember 1935 hatte das Straßennetz I. und II. Klasse eine Länge von 14 182 km, und wenn die Munizipalstraßen dazugerechnet werden, von 23 500 km erreicht.

Vor Einsetzung der Junta ging der Jahreshaushalt für die Straßen, Instandhaltung und Neuanlage, kaum über 11 Mio Esc. hinaus; die nationale Regierung wendet ständig wachsende Summen für diese Zwecke auf. Von 1927/28 bis 1934/35 beliefen sich diese Aufwendungen für die Straßen auf insgesamt 934 497 373 Escudos oder rund 120 Mio Esc. jährlich.

Aufwendungen für das Straßennetz, d. h. für Neubau von Straßen, Brücken, große Instandsetzungsarbeiten an diesen und für laufende Instandhaltung:

1926/27	etwa	11 000 000 $
1927/28		27 208 150 $ 07
1928/29		129 259 263 $ 64
1929/30		77 878 315 $ 94
1930/31		94 414 035 $ 75
1931/32		109 578 100 $ 24
1932/33		112 662 169 $ 12
1933/34		109 092 612 $ 16
1934/35		201 386 726 $ 51

Diese Summen sind für laufende Instandhaltung, größere Umbauten sowie Neuanlagen bestimmt. Letztere werden ständig in Angriff genommen. Im zweiten Abschnitt des staatlichen Straßenbauprogramms, das 1933 angenommen wurde, sind 3500 km an neuen Straßen I. und II. Klasse mit Aufwendungen von über 900 Mio Esc. vorgesehen. Die Bewilligungen für 1936 waren besonders hoch. Trotzdem aber war die Zahl der für den Bau neuer Straßen abgeschlossenen Kontrakte geringer. Dies hat seinen Hauptgrund darin, daß gewaltige Regenmengen von 1935 bis in den April 1936 im ganzen Lande ungeheueren Schaden an Straßen und Brücken angerichtet haben. Die Instandsetzungsarbeiten erforderten den größeren Teil der der Junta zur Verfügung stehenden Mittel.

Portugal. Kraftverkehr.

Länge des Kraftverkehrsnetzes in Kilometern auf dem Kontinent und seine Ausdehnung im Verhältnis zur Länge des Gesamtstraßennetzes im Jahre 1935.

Distrikt	Fläche in qkm	Länge des Straßennetzes			Länge des Kraftverkehrsnetzes				Verhältnis i. J. 1935 der Länge des Kraftverkehrsnetzes zur Länge des Straßennetzes %
		Gesamt km	Staatsstraßen I. u. II. Klasse km	Munizipal Straßen km	i. J. 1935 km	i. J. 1934 km	Differenz 1935 gegen 1934 Plus km	Differenz 1935 gegen 1934 Minus km	
Gesamt-Portugal (Kontinent) . . .	88 684	23 413,40	14 182,40	9 231	9817	8770	1128	81	41,9
Aveiro	2 772	1 897,10	789,10	1 108	614	484	130	—	32,4
Beja	10 279	915,10	776,10	139	448	401	47	—	49,0
Braga	2 730	1 464,10	809,10	655	707	708	—	1	48,3
Bragança	6 543	909,20	773,20	136	444	345	99	—	48,8
Castelo Branco . .	6 704	1 098,20	802,20	296	491	411	80	—	44,7
Coimbra	3 956	1 741,60	958,60	783	661	741	—	80	38,0
Évora	7 388	923,70	654,70	269	455	431	24	—	49,2
Faro	5 072	1 033,50	624,50	409	457	442	15	—	44,2
Guarda	5 496	1 587,60	818,60	769	496	446	50	—	31,2
Leiria	3 435	1 242,40	761,40	481	561	510	51	—	45,1
Lisboa	2 747	1 577,30	948,30	629	717	656	61	—	45,5
Portalegre	6 133	999,70	661,70	338	338	330	8	—	33,8
Pôrto	2 282	1 904,40	840,40	1 064	717	650	67	—	37,6
Santarem	6 689	1 728,60	940,60	788	659	473	186	—	38,1
Sétubal	5 105	885,10	720,10	165	519	434	85	—	58,6
Viana do Castelo . .	2 108	766,70	557,70	209	372	308	64	—	48,5
Vila-Real	4 238	914,80	699,80	215	489	400	89	—	53,5
Viseu	5 006	1 824,30	1 046,30	778	672	600	72	—	36,8

Kraftverkehrslinien.

Als erste und unmittelbare Folge dieser Verbesserung des Straßennetzes hat der regelmäßige Personen- und Lastkraftverkehr in Portugal eine ungeheure Entwicklung genommen, was im übrigen mit den heutigen Tendenzen und der Vorliebe des Publikums für Beförderung mit Kraftwagen zusammenfällt. Die Zahl der eingetragenen Kraftfahrzeuge in den beiden Verwaltungsbezirken Nord und Süd stieg von 23 450 im Jahre 1927 auf 43 355 im Jahre 1935, darunter 29 529 leichte, 8059 schwere Wagen und 3910 Motorräder.

Portugal besitzt heute (nach der Statistik vom 31. Dezember 1935) ein Netz von 679 regelmäßig betriebenen Kraftverkehrslinien, von denen 1926 fast nichts vorhanden war, und zwar 610 für den Personen-, 34 für den Güter- und 35 für den gemischten Personen- und Güterverkehr. Einige dieser Linien, z. B. die von Lissabon (Cacilhas) nach Vila Real de Santo António an der spanischen Grenze, haben eine Länge von 300 km. Der Touristenverkehr hat sich in einer Weise entwickelt, die für unmöglich gehalten wurde. Portugal, das früher in dem Ruf stand, eins der schlechtesten Straßennetze Europas zu haben, ist heute von ausgezeichneten, wenn zum Teil auch etwas engen, Straßen durchzogen, die eine Decke von Steinschlag haben und größtenteils asphaltiert oder mit Kohlenteerpräparaten behandelt sind.

Die türkischen Staatsbahnen[1].

Von

Reichsbahnoberrat a. D. **Dieckmann** in Magdeburg.

(Mit einer Karte.)

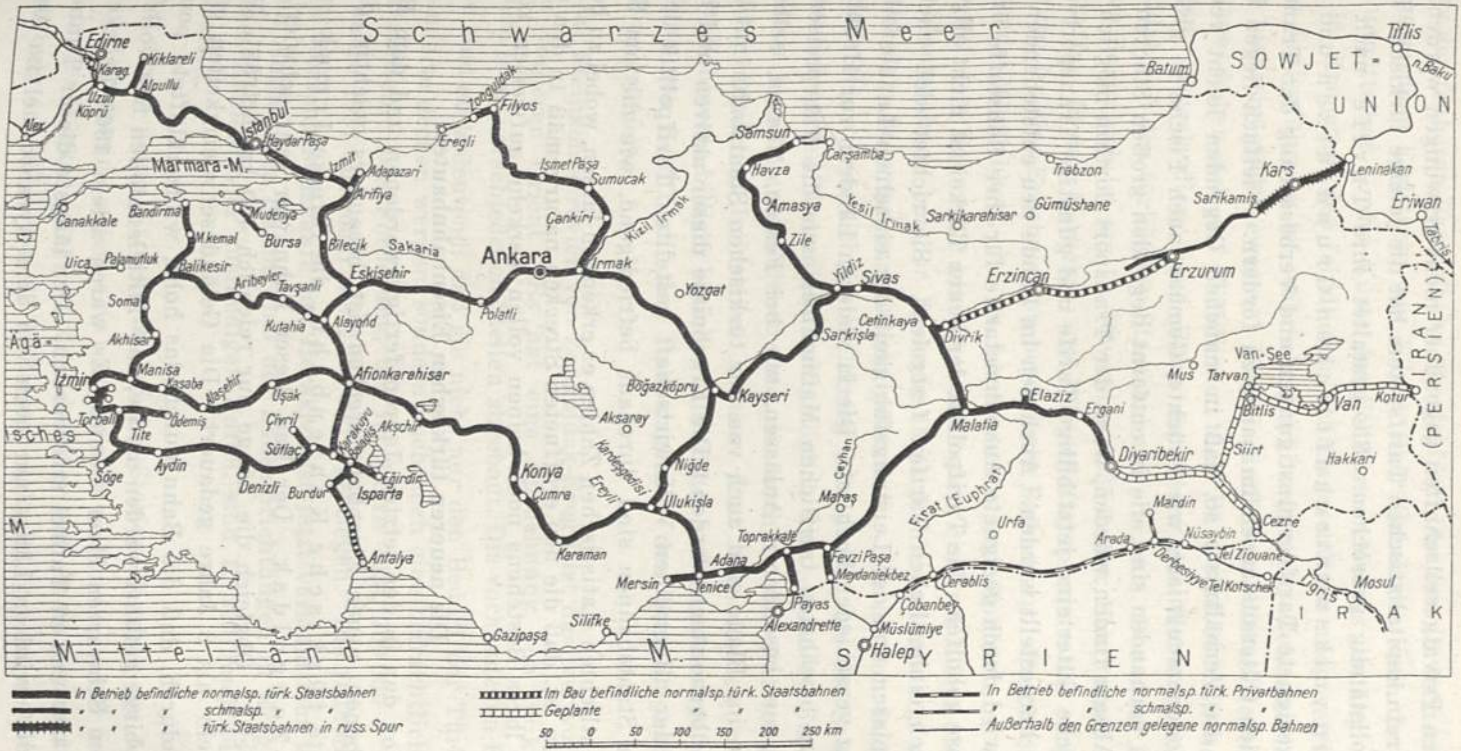
Die türkische Eisenbahnpolitik.

Die türkische Eisenbahnpolitik, deren bisherige konsequente Durchführung und bedeutsamen Erfolge in Fachkreisen mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt werden, ist ein Teilausschnitt der türkischen Wirtschaftspolitik überhaupt, die ihrerseits wiederum einen der Angelpunkte der türkischen Politik im ganzen bildet. Das große Eisenbahnbau-, Verkehrs- und Industrialisierungsprogramm, das vor 10 Jahren auf die Initiative des Staatspräsidenten Atatürk von der türkischen Regierung festgelegt wurde, hat seinerzeit bei vermeintlichen Kennern der türkischen Verhältnisse, besonders der türkischen Volksseele, gewisse Zweifel ausgelöst. Man glaubte vor allem, daß die neue Republik, die bei ihrer Gründung nur leere Staatskassen übernommen hatte, die durch die Vorkriegsschulden des alten türkischen Reiches stark belastet war und die nur geringe Steuerquellen im eigenen Lande erschließen konnte, die gewaltigen Kosten, die das neue Programm erforderte, nicht würde aufbringen können. Man hielt zum mindesten die Inanspruchnahme fremden Kapitals unter Vergebung von Konzessionen an fremde Unternehmergesellschaften, z. B. für Erdölgewinnung, Ausbeutung von Erdschätzen u. a., für unvermeidbar, wie es in der alten Türkei bei Aufnahme von Anleihen immer hatte geschehen müssen. Alle solche Zweifel können jetzt angesichts der ununterbrochen fortschreitenden Ausführung des festgesetzten Programms als endgültig beseitigt angesehen werden. Im Einklang und Gleichschritt mit dem Aufbau auf den anderen Gebieten,

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935 S. 169—186.

wie der Förderung der Landwirtschaft, als dem bisher wichtigsten Teil der türkischen Volkswirtschaft, der Erschließung ausgiebiger Kohlen- und Kupferminen, der Gründung eigener Zucker-, Textil- und anderer Industrien, ist auch der Bau neuer Eisenbahnstrecken und Autostraßen unaufhaltsam weiter gefördert worden. Daneben sind schon alle früheren Privatbahnen in der jetzigen Türkei vom Staat käuflich übernommen worden. Im ganzen sind 3387 km Privatbahnen verstaatlicht und bis Ende 1937 3172 km neuer Eisenbahnstrecken gebaut worden. Die Aufnahme fremder Anleihen und die Vergebung von Konzessionen an fremde Gesellschaften ist bisher nicht erforderlich gewesen. Die bedeutenden Kosten, die der Bahnbau erfordert hat, sind vielmehr teils aus dem laufenden Staatshaushalt entnommen, teils aus kurzbefristeten Krediten, die deutsche, skandinavische, amerikanische und andere Bau- und Lieferfirmen gewährt haben und die in letzter Zeit aus inneren Prämienanleihen aufgebracht wurden.

Nachdem am 1. Januar 1937 der Betrieb auf den Strecken Istanbul—Uzun Köprü (griechische Grenze) und Alpollu—Kirklareli der früheren Orientbahn und am 1. Juli 1937 der Betrieb auf den Strecken Toprakhale—Payas und Fevsipaşa—Medayinekbess der früheren Bagdadbahn von der türkischen Staatsbahnverwaltung übernommen worden ist, wird nur noch auf der früheren Bagdadbahnstrecke Çobanbey—Nusaybin der Betrieb von einer privaten Gesellschaft geführt. Auch diese soll in naher Zeit vom Staat übernommen werden. Dann wird das Staatsbahnsystem in der Türkei vollständig durchgeführt sein. Dadurch entsteht zunächst der Vorteil einer einheitlichen Betriebsführung und der gemeinsamen einheitlichen Ausnutzung des rollenden Materials. Ferner ist die Möglichkeit gegeben, die Personen- und Gütertarife nach ganz anderen Gesichtspunkten festzusetzen, als es bis dahin unter dem System der Privatbahnen geschehen ist. Diese Privatbahnen waren seinerzeit mit fremdem Kapital finanziert worden. Sie stellten ihre Tarife ganz allein darauf ein, daß ein möglichst hoher Gewinn erzielt wurde, der dem fremden Kapital zugute kam. Wo Privatbahnen gebaut worden waren, die keinen ausreichenden Gewinn versprachen, hatte der frühere türkische Staat Kilometergarantien übernehmen müssen, um dem investierten Kapital eine angemessene Verzinsung zu garantieren. Den Privatbahngesellschaften waren von der früheren Türkei lediglich Maximaltarife für den Personen- und Güterdienst vorgeschrieben, die nicht überschritten werden durften. Niedrigere Tarife, die etwa aus volkswirtschaftlichen Gründen für erforderlich gehalten wurden, konnten vom



In Betrieb befindliche normalsp. türk. Staatsbahnen
" " " schmalsp. " "
" " " türk. Staatsbahnen in russ. Spur

Im Bau befindliche normalsp. türk. Staatsbahnen
Geplante " " "

50 0 50 100 150 200 250 km

In Betrieb befindliche normalsp. türk. Privatbahnen
" " " schmalsp. " "
Außerhalb den Grenzen gelegene normalsp. Bahnen

Eisenbahnen der Türkischen Republik Ende 1937.

Staat den Privatgesellschaften gegenüber nicht erzwungen werden. Mit diesem rein kapitalistischen Tarifsystem hat die jetzige türkische Regierung vollständig gebrochen. Sie gestaltet ihre Tarife nach allgemein volkswirtschaftlichen Grundsätzen und sucht durch geeignete Tarifvergünstigungen und Verbesserung der Transportzeiten den Güteraustausch im Lande zu fördern. Vielfach liegen in der Türkei die Verhältnisse so, daß in manchen Gegenden leicht verderbliche Bodenerzeugnisse, wie Früchte, Gemüse, auch Fische in größeren Mengen vorhanden sind, die in entfernt liegenden großen Städten einen guten Absatz finden würden, wenn der Transport dorthin möglich wäre. Für solche Güter sind jetzt billige Tarife und günstige Transportverbindungen hergestellt worden. Auch den im Lande neu entstehenden Industrien wird durch geeignete Ausnahmetarife für ihre Rohstoffe und Erzeugnisse geholfen. Die Tarifpolitik der neuen Türkei ist nicht allgemein und nach einheitlichen Tarifen festgelegt. Sie richtet sich nach den Bedürfnissen und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Landesteile, die oft ganz verschieden hoch ist. Die in anderen Ländern zur Hebung des Verkehrs bewährten tariflichen Maßnahmen, wie die Fahrpreisermäßigungen aus besonderen Anlässen, wie bei Festen, Messen, selbst die Fahrten ins Blaue sind auch von der türkischen Staatsbahn mit gutem Erfolg übernommen worden. Die Ergebnisse dieser aktiven und in den Dienst der allgemeinen Volkswirtschaft gestellten Tarifpolitik der türkischen Staatsbahnen sind durchaus befriedigend, wie die am Schluß veröffentlichten statistischen Zahlen es erkennen lassen, wobei zu berücksichtigen ist, daß die neu eröffneten Strecken naturgemäß in den ersten Jahren ihres Bestehens noch keinen vollen Verkehr aufweisen können.

Die neueren türkischen Eisenbahnbauten.

Von den in den letzten Jahren fertiggewordenen und dem Betrieb übergebenen neuen Eisenbahnstrecken ist besonders wichtig die sogenannte türkische Kohlenbahn, die Strecke Irmak—Filyos—Zonguldak. Der Bau dieser Bahn war sehr schwierig und kostspielig. Obgleich die Länge nur reichlich 400 km beträgt, hat der Bau mehr als 8 Jahre gedauert. Die Geländeschwierigkeiten ergaben sich dadurch, daß die Bahn durch das hohe, wildzerklüftete pontische Randgebirge geführt werden mußte, das Mittelanatolien fast vollständig von dem Schwarzen Meer trennt. Es waren allein 1368 Brücken und Durchlässe und 37 Tunnel erforderlich. Der längste dieser Tunnel (bei Batybelik) wird an Länge nur noch von dem Ayrantunnel im Amanus-

gebirge der früheren Bagdadbahn übertroffen. Das erst im letzten Herbst fertiggewordene Endstück von Filyos über Çatalagzi nach Zonguldak führt unmittelbar an der Küste des Schwarzen Meeres entlang. Es ist daher im Kriegsfall den feindlichen Schiffsgeschützen ausgesetzt. Eine andere Linienführung ist wahrscheinlich wegen der Geländeschwierigkeiten nicht möglich gewesen. Die Gesamtkosten dieses schwierigen Bahnbaues haben sich auf 45 Millionen türk. Pf. (= rd. 90 Millionen RM) belaufen. Durch diese neue Bahn nun wird das Kohlenbecken von Zonguldak von den türkischen Staatsbahnen erreicht. Der erste Kohlenzug von Zonguldak ist am 19. November 1937 in der Hauptstadt Ankara eingetroffen. In dem Verkehrs- und Wirtschaftsprogramm der türkischen Regierung ist dies Ergebnis von besonderer Bedeutung. Durch die jetzt bestehende Möglichkeit, die im Lande benötigten Kohlen aus eigenen Minen auf dem Bahnwege beziehen zu können, sind vor allem die türkischen Staatsbahnen bei der Deckung ihres Kohlenbedarfs von der Zufuhr auf dem Seewege unabhängig geworden. Das ist von Bedeutung im Kriegsfall, wie es sich im Weltkrieg gezeigt hat, als die Schiffahrt auf dem Schwarzen Meer nicht mehr möglich war. Auch die im Innern Anatoliens bereits entstandenen und die noch in der Entstehung begriffenen türkischen Industrien können jetzt ihre Kohlen auf dem direkten Bahnwege billiger beziehen, als früher auf dem Seewege, wo eine Umladung von Schiff auf den Bahnwagen in den Umschlaghäfen die Frachten verteuerte.

Das Steinkohlenrevier von Zonguldak-Eregli ist das wertvollste im ganzen vorderen Orient. Es hat eine Ausdehnung von 50 km und wird bereits an verschiedenen Stellen abgebaut. Die vorhandenen Kohlenvorräte sind so bedeutend, daß sie nicht nur den Bedarf der Türkei auf Jahrhunderte decken werden, sondern auch noch eine beträchtliche Ausfuhr gestatten. Die Förderung, die im Jahre 1934 700 000 t betrug, ist im Jahre 1937 auf mehr als 2 000 000 t gestiegen. Die frühere französische Kohlengesellschaft von Heraklea ist jetzt verstaatlicht worden. Für den Ausbau des Hafens und der Ladeeinrichtungen in Eregli, dem für dieses Kohlenrevier zuständigen Hafen, sind 10 Millionen türk. Pf. bereitgestellt.

An dieser neuen Strecke ist bei der Station Karabük am 3. April 1937 der Grundstein zu dem ersten großen Eisen- und Stahlwerk in der Türkei gelegt worden, das hier mit einem veranschlagten Kostenbetrag in Höhe von 22 Millionen türk. Pf. gebaut werden soll.

Es handelt sich um Hochöfen, ein Stahlwerk, eine Kokerei, ein Walzwerk, verschiedene Werkstätten und ein Kraftwerk großen Ausmaßes. Der Bauauftrag ist der Londoner Firma Brassert u. Cy. übertragen worden. Diese großen Anlagen werden der Bahn Irmak—Filyos—Zonguldak eine besondere Bedeutung im Verbande der türkischen Staatsbahnen geben. Die zu erwartenden größeren Transporte an Kohlen und Erzen werden die Rentabilität der türkischen Kohlenbahn sicherstellen.

Ein weiteres wichtiges Eisenbahnbauvorhaben, das Ende des Jahres 1935 fertig geworden ist, ist der Bau der 506 km langen Bahn von Fevsipaşa nach Diyarbekir. Diese Bahn kann als türkische Kupferbahn bezeichnet werden, da ihr die für die türkische Wirtschaft wichtige Aufgabe zufällt, das reiche Kupfervorkommen bei Ergani zu erschließen. Der Bau dieser, eine durchgehende West-Ostverbindung darstellenden Strecke stieß bei der Durchquerung des Antitaurusgebirges auf große Schwierigkeiten und erforderte große Baukosten. Fevsipaşa, die Anschlußstation an die frühere Bagdadbahn, ist das frühere Entili. Die nächste größere Siedlung ist das Städtchen Islahie, südwärts, nahe der syrischen Grenze. Die Bahn läßt dann die größeren Städte Maraş und Gazi Antep südlich liegen und erklettert die Wasserscheide zwischen dem Mittelmeer und dem Indischen Ozean zwischen den Flüssen Çihan und Euphrat. Sie steigt dann ins Euphrattal hinab und erreicht bei Malatya die erste größere Stadt. Bei der Station Yolçati wird der höchste Punkt (1382 m) und die Wasserscheide zwischen Euphrat und Tigris erreicht. Von Yolçati aus geht eine 24 km lange Seitenbahn nach der größeren Stadt El Aziz. Bei km 421 werden die Kupfergruben von Ergani berührt. Von hier aus wendet sich die Strecke nach dem Süden, geht über eine Hochebene hinweg und trifft bei der Endstation Diyarbekir den Tigris. Diyarbekir ist die Hauptstadt der Nordtigrislandschaft und hat seine Bedeutung als Handelsplatz durch die Fruchtbarkeit der näheren und weiteren Umgebung. Von hier aus wird der Tigris für Flöße schiffbar und hier treffen sich verschiedene, von alters her wichtige Handelsstraßen. Diyarbekir ist jetzt der Sitz des türkischen Generalinspektorats der Ostprovinzen, und von hier aus gehen die großzügigen Pläne der türkischen Regierung zur Erschließung der politisch und wirtschaftlich wichtigen Ostprovinzen, die bisher in ihrer Abgeschlossenheit vom Weltverkehr für ihre Erzeugnisse keine Absatzmöglichkeiten hatten. Vor allem aber hat diese neue Bahn ihre große Bedeutung dadurch, daß sie für die reichen und jetzt in der Aufschließung begriffenen Kupfergruben von Ergani den

Schienenweg und die Abbeförderungsmöglichkeit zu dem Mittelmeerhafen Mersina bildet. Das Kupfervorkommen von Ergani ist schon lange vor dem Krieg bekannt gewesen und — allerdings mit ganz primitiven Mitteln — abgebaut worden. Als dann im Jahre 1924 nach Abschluß des Friedens von Lausanne eine wirtschaftliche Betätigung in der Türkei wieder möglich war, ging man alsbald daran, die wertvollen Kupferschätze von Ergani in rationeller Weise zu erschließen. Zwei Finanzgruppen, und zwar eine türkische unter Führung der Itibari Milli Bank und eine deutsche, an der mehrere große deutsche Metallfirmen unter Führung der Deutschen Bank beteiligt waren, erhielten die Konzession zum Bau einer schmalspurigen Bahn, die von der Station Arada an der früheren Bagdadbahnstrecke Aleppo—Nusaybin über Diyarbekir nach Ergani gehen sollte. Für den Abbau und die Aufbereitung der Kupfererze war die Ergani Maden Kupfergesellschaft gegründet worden. (Das ausländische Kapital dieser Gesellschaft ist inzwischen vom türkischen Staat übernommen worden.) Die Vorarbeiten für die Bahn Arada—Ergani waren schon weit gediehen, als der türkische Generalstab aus strategischen Gründen nachträglich Einspruch dagegen erhob. Bestimmend hierfür ist offenbar gewesen, daß die Bagdadbahnstrecke in ihrer Spitzkehre über Aleppo auf syrischem Gebiete gelegen ist. Die Konzession zum Bau der Bahn Arada—Diyarbekir wurde zurückgezogen. Die beiden Bankengruppen wurden entschädigt, und die türkische Regierung begann die Vorarbeiten für die jetzt vollendete Bahn von Fevsipaşa über Ergani nach Diyarbekir. Die Kosten des Baues dieser Bahn beliefen sich auf 60 Millionen türk. Pf., d. i. 119 000 türk. Pf. auf 1 km. Dieser Betrag ist kaum als übermäßig hoch anzusehen, wenn man bedenkt, daß 64 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 13 609 km und sehr bedeutende andere Kunstbauten, wie die Euphratbrücke bei Malatya, die Göksubrücke bei Gölbaşi und eine kaum weniger bedeutende Brücke über den Tigris zu bauen waren.

Die Strecke Fevsipaşa—Diyarbekir ist, ebenso wie der größte Teil der Kohlenbahn Irmak—Filyos, von dem sogenannten Schwedenkonsortium gebaut worden. An diesem Konsortium waren die schwedische Lokomotivfabrik von Nydquist und Holm in Trolhättan und dänische Baufirmen beteiligt. Die Einschaltung dieser fremden Bauunternehmungen beim Bau der Bahn ist von der türkischen Regierung weniger deshalb erfolgt, weil es ihr an eigenen technischen Kräften fehlte, sondern hauptsächlich deshalb, weil die skandinavischen Firmen

ihr eine mehrjährige Stundung und ratenweise Tilgung der von ihnen verauslagten Kosten bewilligt haben.

Bedeutsam sind auch die Pläne für die Verlängerung der Bahn über Diyarbekir hinaus bis an die irakische und iranische Grenze, die bereits feste Formen angenommen haben. Für diese Bauten ist schon ein Kredit von 50 Millionen türk. Pf. bewilligt. Die nach dem Irak geplante Bahn soll über Cizre durch einen Landesteil führen, in dem bereits Ölvorkommen festgestellt ist und der zu guten Hoffnungen für die Zukunft berechtigt, weil es nicht ausgeschlossen ist, daß man hier auf Ausläufer der bei Mosul bereits erschlossenen ausgiebigen Öladern stoßen wird. Ein Bahnanschluß von irakischer Seite her ist hier vorläufig noch nicht vorgesehen; jedoch ist zu erwarten, daß die im Bau befindliche irakische Strecke von Baiyi nach Tell Kotcheck eine Abzweigung nach der türkischen Grenzbahn bekommen wird. Die nach der iranischen Grenze geplante Strecke soll über Sijird nach Tatvan am Vansee und von dort weiter nach Kotur an der iranischen Grenze führen. Sie durchschneidet fruchtbare Gebiete, besonders an den dicht besiedelten Ufern des großen Vansees. Es ist zu erwarten, daß in absehbarer Zeit von iranischer Seite eine Anschlußbahn gebaut werden wird, die das türkische Eisenbahnnetz mit dem iranischen über Täbris nach Teheran verbinden wird.

Gleichzeitig mit diesen Bahnbauten ist entsprechend einem besonderen Wunsch von Atatürk die Gründung einer neuen Stadt am Südufer des Vansees mit allen modernen Einrichtungen als neue Kulturstätte des türkischen Ostens geplant.

Die Rentabilität des Betriebes auf der Strecke Fevsipaşa—Diyarbekir kann als einigermaßen gesichert angesehen werden, wenn die zu erwartenden Kupfererztransporte einen größeren Umfang angenommen haben werden. Ob aber jemals eine Verzinsung der ungewöhnlich hohen Baukosten zu erzielen sein wird, ist sehr fraglich.

In dem großen Verkehrsprogramm der türkischen Regierung, das in erster Linie auf die Erschließung der inneren Türkei eingestellt ist, spielt die frühere Bagdadbahnstrecke von Çobanbey nach Nusoybin nur eine untergeordnete Rolle. Sie verläuft hart an der türkisch-syrischen Grenze und kann sich daher nur an ihrer Nordseite für das türkische Gebiet als Aufschlußbahn auswirken. Außerdem ist verkehrsstörend, daß die Verbindung mit dem übrigen türkischen Eisenbahnnetz nur über den auf syrischem Gebiet liegenden Zipfel

Çobanbey—Aleppo—Medayinekbess möglich ist. Da diese Strecke aber dem durchgehenden internationalen Personenverkehr mit dem Irak und Iran dient, führt sie den übrigen türkischen Staatsbahnen einigen Personenverkehr zu, der sich noch heben wird, wenn die irakische Staatsbahn ihre Strecke Bagdad—Samarra-Baiji bis an die syrische Grenze verlängert und den direkten Anschluß an die Strecke Nusaybin hergestellt haben wird. Dies mag für die türkische Regierung bestimmend gewesen sein, daß sie den Betrieb auf dieser Strecke, den sie erst vor einigen Jahren einer syrisch-französischen Privatgesellschaft übergeben hatte (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 508) jetzt wieder selbst übernehmen will. Der Betrieb auf den auf türkischem Gebiet liegenden früheren Bagdadbahnstrecken Toprakhale—Payas und Fevsipaşa—Medayinekbess, der ebenfalls der gleichen Gesellschaft übergeben war, ist bereits am 1. Juli 1937 von den türkischen Staatsbahnen wieder übernommen worden.

Das gegenwärtig größte Bauvorhaben der türkischen Staatsbahnen ist der Bau der durch die Mitte Anatoliens verlaufenden wichtigen West-Ostverbindung von Sivas über Erzincan nach Erzurun. Die Gesamtlänge dieser Strecke wird 553 km werden. Die Baukosten sind auf 58 Millionen türk. Pf. veranschlagt. Von diesen sollen 30 Millionen türk. Pf. durch eine innere 7proz. Prämienanleihe aufgebracht werden. Die Bauarbeiten haben Anfang 1935 begonnen. Von Sivas über Getinkaya bis Divrik ist der Betrieb schon aufgenommen. Auch diese Strecke hat, wie die meisten der in der Türkei neu gebauten Bahnen, ganz erhebliche Geländeschwierigkeiten zu überwinden. Bei km 205 (von Sivas aus gerechnet) wird der Euphrat auf einer 120 m langen Brücke überschritten. Von dort führt sie weiter durch das sehr schwierige Gelände des Pinganpasses, wo der Bau zahlreicher Tunnel, Durchbrüche und Überführungen erforderlich wird. Weiterhin werden die Geländeschwierigkeiten geringer. Ursprünglich war vorgesehen, daß nur vom Westen her vorgebaut und Erzurun im Jahre 1940 erreicht werden sollte. Später aber hat sich die türkische Regierung entschlossen, gleichzeitig auch vom Osten her vorzubauen, um dadurch die Gesamtstrecke schon ein Jahr früher, als vorgesehen war, fertig zu bekommen. Die Materialtransporte für diesen Vorbau vom Osten werden über die russischen Bahnen geleitet. Der Widerstand, den die frühere zaristische Regierung allen türkischen Bahnbauplänen, die sich der russischen Grenze näherten, entgegengebracht hat, besteht jetzt nicht mehr. Ruß-

land hatte während des Weltkrieges die breitspurige Bahn von Leninhan her über Kars bis Sarikamis auf türkischem Gebiet vorgetrieben und von Sarikamis über Erzurun bis Madenyenikoy eine schmalspurige Kriegsbahn weiter gebaut. Beide Strecken (232 km) sind nach dem Kriege Eigentum der Türkei geworden. Die regelspurige neue türkische West-Ost-Bahn soll bis Sarikamis geführt werden und dort den Anschluß an die breitspurige Bahn und dadurch an die russische Bahn nach Tiflis aufnehmen. Durch die Herstellung dieses Anschlusses der türkischen Staatsbahnen an die russischen Bahnen und über diese an die iranische Bahn von Djulfa nach Täbris wird der türkisch-russisch-iranische Handelsverkehr wesentlich erleichtert werden. Für die türkische Regierung ist aber die Herstellung dieses Anschlusses nicht allein bestimmend zum Bau ihrer neuen großen Bahn gewesen. Ausschlaggebend ist in erster Linie das mit ungeheurer Konsequenz durchgeführte Ziel der Regierung in Ankara gewesen, die entfernt gelegenen Provinzen des Nordostens wirtschaftlich zu erschließen und die Bodenerzeugnisse — um diese handelt es sich vorläufig nur — auf dem Wege über die türkischen Eisenbahnen in den Handel und an den Weltmarkt zu bringen. Die klimatischen und Bodenverhältnisse dieser Gegenden sind besonders für den Getreidebau günstig. Wenn jetzt durch die Eisenbahn für die Getreideüberschüsse die Möglichkeit eines lohnenden Absatzes gesichert wird, so kann mit einer erheblichen Steigerung der Anbaufläche und des Ertrages gerechnet werden. Da aber außer den Bodenerzeugnissen vorläufig kaum andere Massengüter zur Beförderung kommen werden, auch der Personenverkehr keinen größeren Umfang gewinnen wird, kann wohl kaum mit einer Rentabilität dieser neuen türkischen Bahnstrecke gerechnet werden. Daß diese große West-Ostverbindung aber in strategischer Hinsicht von großer Bedeutung ist, steht außer Zweifel.

Große Hoffnungen werden von türkischer Seite auf ein Eisenerzvorkommen gesetzt, das anläßlich der Arbeiten an dieser Bahnstrecke bei der Station Divrik (etwa 130 km östlich von Sivas) festgestellt wurde. Nach den weiteren Ermittelungen des türkischen Bergbauforschungsinstituts enthält dieses Vorkommen 15—20 Millionen t 65—68proz. Magnetiteisenerzes. Wenn sich diese Hoffnungen erfüllen, so könnten die erwähnten neu entstehenden Hüttenwerke in Karabük von Divrik aus mit Erzen versehen werden.

Bei der Station Getinkaya (km 112 der Strecke Sivas—Erzurun) zweigt die neu gebaute und im letzten Jahre in Betrieb genommene

141 km lange Strecke nach Malatya ab. Durch diese Bahn hat die Strecke Fevsipaşa—Diyarbekir eine direkte Verbindung mit Inneranatolien und dem Hafen Samsun am Schwarzen Meer erhalten und wird der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Südostprovinzen wesentlich gedient.

Von Afyon an der früheren Anatolischen Eisenbahn aus wird eine Bahn nach Antalya (früher Adalia genannt), einer Stadt am Mittelmeer, gebaut. Die ersten 113 km dieser Bahn von Afyon bis Karakuyu sind bereits fertig und in Betrieb. In Karakuyu wird die Verbindung mit der am 1. Juli 1935 verstaatlichten früheren englischen Aydin-Bahn hergestellt. Diese Bahn wird von Karakuyu bis Baladis (44 km) mitbenutzt und von Baladis aus soll die neue Bahn über Burdur nach Antalya weitergebaut werden. Die technischen Schwierigkeiten beim Bau sind zwar nicht so groß, wie bei der Kohlen- und Kupferbahn; immerhin aber waren von Afyon bis Karakuyu sechs kürzere Tunnel erforderlich. Die durch ihre Teppichindustrie bekannte Stadt Isparta ist durch eine kurze Seitenbahn bereits angeschlossen. Durch die neue Bahn Afyon—Karakuyu ist die Aydin-Bahn mit ihrem wichtigen Verkehrsgebiet an die inneranatolischen Bahnen angeschlossen worden. Man mißt der noch im Bau befindlichen Bahn nach Antalya auch eine große strategische Bedeutung bei, denn durch sie wird neben der Strecke Afyon Karahissar—Izmir eine zweite Aufmarschlinie zur Küste des Mittelmeeres hergestellt. Antalya wird mit der Zeit ein Hafenplatz zwischen den türkischen Häfen Izmir und Mersin werden.

Allgemein ist festzustellen, daß in keinem anderen Lande des vorderen Orients eine so rege und erfolgreiche Eisenbahnpolitik in der Nachkriegszeit getrieben worden ist, wie gerade in der Türkei. Das türkische Eisenbahnnetz ist heute das dichteste und am besten betriebene in allen Ländern Vorderasiens. In Iran wird allerdings mit anerkennenswerter Ausdauer an der großen Transversalbahn vom Kaspischen Meer zum Iranischen Golf gearbeitet. Alle anderen wichtigen Bahnbaupläne, die besonders in den fruchtbaren Nordwestprovinzen so dringend nötig wären, und die Verbindung mit dem irakischen Eisenbahnnetz harren aber noch der Ausführung. In Irak ist von der englischen Mandatsverwaltung allerdings das aus dem Kriege übernommene Schmalspurbahnnetz wesentlich verbessert worden. Neue Bahnen aber sind nicht hinzugekommen. Erst nach Aufhebung des Mandates hat jetzt die irakische

Regierung den Bau der Bahn von Baiji über Mosul an die syrische Grenzstation Tell Kotcheck angefangen. In Syrien aber ist unter der französischen und in Palästina unter der englischen Mandatsverwaltung keine einzige neue Bahn gebaut worden.

Straßenbau und Autowesen in der Türkei.

Neben dem Eisenbahnbau wird auch der Bau fester Straßen für den Autoverkehr in der Türkei rege gefördert. Es sind jetzt 9 636 km neue und 7 064 km ausbesserungsbedürftige Chausseen und 14 632 km nivellierte Wege vorhanden. Im Jahre 1935 sind für 2 380 000 türk. Pf. Straßenbauarbeiten vergeben worden. Unter den neuen Straßen sind wichtig die von Istanbul über Luleburgas nach Edirne, die ein Glied der durchgehenden Autostraße über den Balkan nach dem Bosporus ist. Ferner ist zu erwähnen die neugebaute Autostraße von Trabzon über Erzurun an die iranische Grenze. Auf dieser Strecke hat die Generaldirektion der türkischen Staatsbahnen einen regelmäßigen Autoverkehr (mit deutschen Wagen) für Personen und Güter eingerichtet, der außer für den örtlichen Verkehr vor allem dazu dienen soll, den iranischen Verkehr zum Mittelmeer im Wettbewerb gegen die russischen Bahnen wieder auf den von alters her bestehenden Weg über Trabzon an das Schwarze Meer zu ziehen. Von den Ergebnissen dieses ersten Versuches soll es abhängig gemacht werden, ob auch an anderen Stellen staatsbahnseitig Kraftwagenverkehre in Ergänzung des Eisenbahnverkehrs eingerichtet werden.

Wenn in der Türkei der allgemeine Autoverkehr noch bei weitem nicht den gleichen Umfang angenommen hat, wie er ihn in den Nachbarländern Syrien und Palästina gewonnen hat, so hat das seine berechtigten Gründe. Das weitverzweigte und gut ausgebaute Autostraßennetz, das die Mandatsbehörden in Syrien und Palästina nach dem Kriege angelegt haben, verdankt seine Entstehung in erster Linie den häufigen Unruhen und Aufständen im Lande, zu deren Unterdrückung die Truppen schnell verschoben werden mußten. Es kam hinzu, daß verschiedene Bahnstrecken, wie die Schmalspurbahnen im Libanon und die Bahn Jaffa—Jerusalem, in ihrer Leistungsfähigkeit von den Kraftwagen weit übertroffen wurden. Diese Verhältnisse liegen in der Türkei nicht vor. Im Vergleich zu Palästina und Syrien ist Anatolien nur gering besiedelt auf einem viel größeren Raum und wirtschaftlich noch nicht voll entwickelt. Hier hat für den Güterverkehr im kleinen und auf geringe Entfernungen immer noch das bedürfnislose Kamel, der genügsame Esel und

	1927/28	1928/29	1929/30	1930/31	1931/32	1932/33	1933/34	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38
Tatsächliche Länge der türk. Stb. Strecken in km	2251	2453	2766	3261	3436	3878	3941	4733	5824	6340	6559
In Betrieb gewesene Strecken der türk. Stb. in km	2215	2350	2613	2966	3383	3556	3878	4728	5582	6081	6508
Betriebseinnahmen der türk. Stb. in türk. Pf. (= 1,98 RM)	12 232 634	12 708 317	15 007 123	14 231 944	15 439 797	12 629 447	15 130 441	21 895 672	22 597 657	30 717 743	—
Betriebsausgaben der türk. Stb. in türk. Pf.	10 199 990	10 645 532	10 990 974	11 706 372	11 162 737	10 259 391	11 067 031	14 022 123	16 502 152	19 091 431	—
Abtragung des Kaufpreises der übernommenen Privatbahnen in türk. Pf. .	—	—	3 000 000	3 200 000	3 318 509	3 319 285	3 781 884	5 466 843	6 015 315	5 125 429	—
Auf 1 km im Jahr entfallene Einnahmen in türk. Pf.	5234	5118	5470	4534	4304	3361	3713	4431	3931	4916	—
Auf 1 Zugkm entfallene Betriebsausgaben in türk. Pf.	2,46	2,56	2,23	2,20	2,21	2,35	1,98	1,77	1,62	1,57	—
Auf 1 km im Jahr entfallene Betriebsausgaben in türk. Pf. .	4486	4418	4121	3864	3210	2822	2813	2921	2926	3103	—
Auf 1 Zugkm entfallene Einnahmen in türk. Pf.	2,82	2,90	2,97	2,56	2,89	2,75	2,59	2,65	2,16	2,50	—
Betriebszahl in % . .	83%	84%	73%	82%	72%	81%	73%	64%	73%	62%	—

das auf gebirgigen Saumpfaden sichere Tragepferd seine berechtigte Bedeutung als Transportmittel. Auch hält der anatolische Bauer an seinem, von alters her gewohnten, meist selbst gefertigten Ochsenkarren mit den weithin quietschenden Holzrädern fest. Mit diesen kann er auch auf den schlechtesten Wegen und über das freie Feld fahren. Es wäre verfehlt, wenn man aus dem Vorhandensein dieser nach modernen Begriffen primitiven Transportmittel auf eine starre Rückständigkeit des anatolischen Bauern schließen wollte. Im Gegenteil, er erkennt ebenso wie das ganze türkische Volk die große Bedeutung der neu gebauten und noch in der Entstehung begriffenen Bahnen für die Zukunft seines Landes an.

Über die finanziellen Ergebnisse der türkischen Staatsbahnverwaltung werden die Zahlen auf Seite 751 veröffentlicht.

Die geringeren Einnahmen des Jahres 1932/33 sind eine Folge der allgemeinen Wirtschaftskrise, die in diesem Jahr in der Türkei bestand.

Die höheren Einnahmen der folgenden Jahre sind z. T. auf den Hinzutritt der neu verstaatlichten Privatbahnen zurückzuführen.

Kleine Mitteilungen.

Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1935 und 1936. Der Kraftwagenbetrieb der ÖBB ist im Jahre 1927 eröffnet worden. Er hat sich zunächst nur dem Personenverkehrsdienst gewidmet. Im Jahre 1931 wurde dann auch mit dem Betriebe von Güterverkehrslinien begonnen. Die gesamte Netzlänge betrug am Ende des Jahres 1932 rund 2600 km im Personenverkehr und rund 3000 km im Güterverkehr; insgesamt wurden also damals 5600 km linienmäßig befahren. Im Personenverkehr hat der Köb in den folgenden Jahren betrieben:

Sommer 1933: 68 Linien mit einer Gesamtlänge von 2586 km,
„ 1934: 68 „ „ „ „ „ 2429 „ ,
„ 1935: 74 „ „ „ „ „ 2608 „ ,
„ 1936: 77 „ „ „ „ „ 2767 „ ,

Der Güterverkehr ist im Jahre 1935 eingestellt worden.

Zum Vergleich sei hier erwähnt, daß das gesamte Schienennetz der ÖBB Ende 1936 rund 5800 km umfaßt hat.

Das Liniennetz des Köb verteilt sich auf folgende Bundesländer:

Niederösterreich mit rund 900 km,
Oberösterreich „ „ 620 „ ,
Steiermark „ „ 740 „ ,
Salzburg „ „ 250 „ ,
Kärnten „ „ 49 „ ,
Burgenland „ „ 190 „ .

Zwei Linien in der Länge von 18 km führen über reichsdeutsches Gebiet. Sie liegen in der Gegend Salzburg—Bad Reichenhall.

Die Gesamtleitung des Unternehmens liegt in Wien. Unter ihr stehen acht Betriebsleitungen in Mödling, Liesing, Hütteldorf, Linz, Stainach, Salzburg, Graz, Neusiedl und zwei Exposituren in Krems und Himberg und eine Zentralwerkstätte in Heiligenstadt. Das Gesamtpersonal betrug:

Ende 1935 . . . . . 390 Köpfe,
Ende 1936 . . . . . 389 Köpfe,

davon 26 im Zentraldienst, die übrigen bei den Außendienststellen. In Betrieb waren am Ende beider Jahre 225 Autobusse.

Der Köb ist in die Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung gekleidet. Das Gesellschaftskapital beträgt 300 000 Schilling. Es ist von den ÖBB eingebracht worden, die also als alleiniger Gesellschafter angesprochen werden müssen.

Die beiden jetzt vorliegenden Geschäftsberichte stimmen im Aufbau vollkommen überein. Vorausgeschickt werden Angaben über die Organe der Gesellschaft und der Bericht an die Gesellschafterversammlung. Es folgen dann die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung, die Betriebsrechnung sowie Gegenüberstellungen der Bilanzen und der Gewinn- und Verlustrechnungen des betreffenden Geschäftsjahrs je zu dem vorhergegangenen Geschäftsjahr. Weiterhin folgt dann in beiden Jahren noch der eigentliche Geschäftsbericht und eine Übersichtskarte. Beide Geschäftsberichte sind mit einem überaus reichen Material an Schaubildern sowie statistischen Tabellen und Übersichten ausgestattet, die dem Leser das Eindringen in den Stoff wesentlich erleichtern. Die Geschäftsberichte gehen weit über den Umfang eines normalen Geschäftsberichts einer G.m.b.H. hinaus. So sagt der Geschäftsbericht 1935 auf Seite 37, daß er mehr sein soll als eine formale Einhaltung der gesetzlichen Verpflichtungen zur Aufstellung des Rechnungabschlusses. „Er ist bestrebt, ein vollständiges Bild über den Umfang, den Aufbau und die Bemühungen zur wirtschaftlichen Gestaltung des Kraftwagenverkehrs der ÖBB zu vermitteln". Er ist weiterhin aber auch bemüht, „die Betriebs- und Entwicklungsbedingungen und die verkehrspolitischen Ziele des Unternehmens dem Verständnis der Verkehrsinteressenten näherzubringen" (1936, Seite 36). Man kann wohl sagen, daß dieses Ziel: Klarheit nach innen und außen, nicht nur angestrebt, sondern auch erreicht wird.

Wenn man den Erfolg des Unternehmens betrachtet, so muß zunächst der Güterverkehr ausgeschieden werden, nachdem er im Laufe des Geschäftsjahres 1935 eingestellt worden ist. Der Güterverkehr hatte im Jahre 1934 einen Gesamtverlust von mehr als 350 000 Schilling erbracht. Daraufhin entschloß man sich im Jahre 1935, ihn aufzugeben. Im Jahre 1935 erbrachte er, da die Einstellung erst zum 1. Oktober erfolgte und die Liquidierung noch erhebliche Aufwendungen erforderte, noch einen Verlust von 528 000 Schilling. Im Jahre 1936 sind nur noch restliche Kosten von etwas über 2000 Schilling entstanden, die dem Güterverkehr zur Last zu schreiben waren.

Die Ergebnisse des Personenverkehrs waren zunächst im Jahre 1934 ebenfalls nicht günstig (die Abschlüsse der früheren Jahre sind mir nicht bekannt). Der Verlust betrug damals rund 1 200 000 Schilling. Im Geschäftsjahr 1935 gelang es, den Neuverlust auf 386 000 Schilling herabzumindern, und das Jahr 1936 hat nur einen Neuverlust von 11 500 Schilling erbracht.

Die Art der Berechnung des Verlustes wird aber m. E. der wirklichen Lage des Unternehmens in keiner Weise gerecht. Der Köb verfügt über ein Gesellschaftskapital von nur 300 000 Schilling, das in gar keinem Verhältnis zu den vorhandenen Vermögenswerten steht. Außerdem erscheinen unter den Passiven der Bilanz 1936 rund 7 600 000 Schilling Schulden an die Generaldirektion der ÖBB. Das gesamte von den ÖBB im Köb investierte Kapital beträgt also rund 7 900 000 Schilling. In der

Gewinn- und Verlustrechnung 1936 erscheinen auf der Passivseite Lastzinsen, und zwar Anlageschuldzinsen und Kontokorrentzinsen von rund 350 000 Schilling. Nimmt man an, daß diese Zinsen den ÖBB zugeflossen sind, und setzt man davon den Verlust von rund 11 500 Schilling ab, so ergibt sich, daß die ÖBB, im ganzen gesehen, ihr eingebrachtes Kapital mit rund 335 000 Schilling, d. h. mit etwa 4¼ %, verzinst erhalten haben. Ich komme damit zu dem gleichen Ergebnis wie der Geschäftsbericht 1936 in seinem letzten Absatz auf Seite 320.

Für die Beurteilung dieses günstigen Ergebnisses ist es zunächst notwendig, daß man sich die Schwierigkeiten, unter denen der Köb zu arbeiten hat, klarzumachen sucht. Die Berichte von 1935 und 1936 geben darüber genaueren Aufschluß.

Da ist zunächst die ungünstige allgemeine Wirtschaftslage in Österreich zu nennen, die im Jahre 1936 eine geringe, aber nicht nennenswert in die Erscheinung getretene Besserung aufweist. Wenn der Bericht 1935 von einer deutlichen Besserung spricht, der Bericht 1936 von einer fortdauernden Aufwärtsbewegung, so kann man wohl sagen, daß die Wirtschaftslage in beiden Jahren nicht derart war, daß der Köb daraus ausschlaggebend Nutzen ziehen konnte. Ferner erwähnen die Berichte die Wetterlage, die aber in beiden Jahren nicht derart war, daß man von besonderen Schwierigkeiten in dieser Beziehung sprechen könnte.

Anders liegen die Verhältnisse hinsichtlich des Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel. Ich sehe davon ab, die Vermehrung des Bestandes an Fahrrädern und an Kraftfahrzeugen in den beiden Jahren als besondere Schwierigkeiten zu bezeichnen, weil ich darin eine natürliche Entwicklung sehe, mit der jedes Verkehrsunternehmen rechnen muß. Eine ganz ungeheure Schwierigkeit, die vermieden werden könnte und müßte, liegt aber in dem Wettbewerb der privaten Linienunternehmen und des Postkraftwagenbetriebes. Die privaten Linienunternehmen spielen für den Köb eine ganz außerordentlich wichtige Rolle. Wenn man es als richtig anerkennt, daß die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse eines Volkes Aufgabe des Staates ist, so geht es nicht an, daß dem Staatsunternehmen, welches zur Erfüllung dieser Aufgabe eingesetzt wird, durch Privatunternehmen Wettbewerb bereitet wird. Denn es ist klar, daß die privaten Wettbewerber nur an solchen Stellen auftreten werden, wo für sie ein Gewinn in Aussicht steht. Sieht ein Privatunternehmer, daß eine Linie unrentabel ist, so wird er sie einstellen. Wenn aber der Staat eine Linie einstellt, so erhebt die Öffentlichkeit sofort Einspruch und beruft sich auf die allgemeinen Pflichten des Staates. Der Staat muß infolgedessen u. U. auch unrentable Linien weiterführen. Dazu muß man ihm aber auch die rentablen Linien überlassen, damit sie die unrentablen Linien finanziell tragen helfen. Ein besonders ins Auge springendes Beispiel ist die Teilstrecke Graz—Gleisdorf der Köb-Linie Graz—Fürstenfeld, auf der der Köb, die Post und außerdem fünf Privatunternehmer Linien unterhalten (Bericht 1935 Seite 106/107, Bericht 1936 Seite 106).

Der Wettbewerb des Postkraftwagenbetriebes wird in beiden Berichten eingehend behandelt (Bericht 1935 Seite 62 ff., 1936 Seite 58 ff.). Im Jahre 1936 wurde der Köb durch den Postkraftwagenbetrieb auf 20 Linien mit einer Netzlänge von 312,4 km konkurrenziert. Dieser Wett-

bewerb bedeutet für den Köb eine besonders schwere Belastung, weil die Post hinsichtlich der Steuern, Umlagen und der Konzession eine besondere Vorzugsstellung genießt, die dem Köb versagt ist. Die daraus entstehende Mehrbelastung des Köb wird auf Seite 67 des Berichts 1936 mit 102 000 Schilling angegeben. Hätte der Köb diese Last nicht zu tragen gehabt, so hätte sich das von den ÖBB eingebrachte Kapital nicht nur, wie oben errechnet, mit 4¼ %, sondern mit über 5,5 % verzinst. Dazu kommt noch, daß der Köb, wie jeder Privatunternehmer, zur Veröffentlichung seiner Tarife verpflichtet ist, während die Post eine derartige Verpflichtung nicht kennt. Die Post ist also in ihrer Tarifgebarung vollkommen frei, während der Köb keinerlei Ermäßigungen gegenüber seinen veröffentlichten Tarifen geben darf und außerdem bei der Erstellung seiner Tarife nicht nur die Tarife der privaten Wettbewerber und der Post zu berücksichtigen hat, sondern auch noch darauf zu sehen hat, daß er dem Schienenverkehr der ÖBB keinen vermeidbaren Wettbewerb bereitet. Diese Schlechterstellung ist m. E. eine ganz ungerechtfertigte Erschwerung des Betriebes der Köb.

Die beiden Berichte begnügen sich mit der Feststellung des Wettbewerbs der Post und der Privaten, ohne die Grundfrage zu erörtern, ob ein solcher Wettbewerb notwendig oder für die Allgemeinheit vorteilhaft ist. M. E. ist diese Frage rundweg zu verneinen. Schon die allgemeine Feststellung, daß beide Unternehmen in der Hand des Staates liegen, dieser sich also selbst bekämpft, und daß ein solcher Kampf Geld kostet, würde zur Begründung der Verneinung genügen. Der Personenlinienverkehr mit Kraftwagen über Land gehört aber weiterhin, wenn er wirtschaftlich betrieben werden soll, in dieselbe Hand, die den Personenverkehr über Land auf der Schiene betreibt. Nur durch eine Zusammenfassung beider kann der höchste Nutzen für das Unternehmen selbst und die Allgemeinheit erzielt werden. Ich möchte in diesem Zusammenhang auf die erheblichen Zahlungen hinweisen, die die ÖBB dem Köb für Zugersatz gezahlt haben. Das sind 1935: rund 190 000 Schilling, 1936: rund 125 000 Schilling. Derartige Zahlungen wird ein staatliches Eisenbahnunternehmen viel leichter einem in seiner Hand liegenden Kraftomnibusunternehmen zahlen, das von ihm abhängig ist und das seinen Fahrplan auf die beiderseitigen Interessen abstellt, als einem von ihm völlig unabhängigen, ja sogar mit ihm im Wettbewerb stehenden anderen Unternehmen, auch wenn das letztere ebenfalls dem Staat gehört. Man kann auch unbesorgt die Angst vor dem Monopol beiseite stellen. Denn die Erfahrungen mit dem Monopol der Schienenbahnen haben gewiß auch in Österreich bewiesen, daß es der Allgemeinheit keinen Schaden, sondern nur Nutzen bringt, indem es den Träger des Monopols, die Staatsbahnverwaltung, in die Lage versetzt, durch Ausnutzung aller Vorteile des Großbetriebes die Unkosten auf das mindestmögliche Maß herabzudrücken und dementsprechend die Tarife niedrig zu halten, ohne seine Rentabilität zu gefährden.

Der Bericht von 1936 erwähnt auf Seite 69, daß man die Notwendigkeit der Ausschaltung eines derartigen Wettbewerbs zwischen den beiden Staatsbetrieben in Österreich zu erkennen begonnen hat. Es würde wohl sicher im Interesse des österreichischen Staates und seiner Bewohner

liegen, wenn diese Erkenntnis sich dahin auswirken würde, daß die beiden Betriebe in der Hand der ÖBB vereinigt werden.

Eine weitere große Schwierigkeit für den Köb sehe ich in den großen Entfernungen, die zwischen den einzelnen Betriebsleitungen liegen. Das Netz des Köb erstreckt sich von der ungarischen Grenze östlich Wien nach Westen bis über die deutsche Grenze zwischen Salzburg und Berchtesgaden und nach Süden bis an die jugoslawische Grenze südlich Graz. Von Wien nach Salzburg sind es über 300 km, von Wien nach Graz etwa 250 km. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß derartige Entfernungen, zumal bei einem so gebirgigen Lande wie Österreich, die wirtschaftliche Ausnutzung des Wagenmaterials außerordentlich erschweren, denn es müssen entweder bei allen Stellen reichlich Wagenreserven gehalten werden, oder viel Leerkilometer gefahren werden, wenn man plötzlich auftretendem Hochbedarf jederzeit gerecht werden will. Es ist ein Beweis für die vorzügliche straffe Organisation des Köb, wenn unter solch schwierigen Verhältnissen bei nur 225 verfügbaren Omnibussen einer Gesamtnutzkilometerzahl von 7 250 000 nur 276 000 Leerkilometer gegenüberstehen.

Ich habe im vorstehenden nur die wichtigsten Schwierigkeiten behandelt, die geeignet sind, den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens nennenswert zu beeinträchtigen. Es soll nun versucht werden, ganz kurz darzustellen, wie es dem Köb trotzdem gelungen ist, ein so günstiges Ergebnis zu erzielen.

Auf der Einnahmenseite ist nach der Gewinn- und Verlustrechnung und der Betriebsrechnung (beide zusammengezogen) im Personenverkehr 1936 gegenüber 1935 eine Steigerung um rund 212 000 Schilling erzielt worden, wobei noch besonders ins Gewicht fällt, daß die Vergütungen der ÖBB für Zugersätze um fast 63 000 Schilling zurückgegangen sind. Bei Betrachtung dieser Mehreinnahme muß man allerdings berücksichtigen, daß der Köb im Jahre 1935 durch Hinzunahme des Himberger Betriebes eine wesentliche Erweiterung erfahren hat. Ohne Himberg ergibt sich eine Mindereinnahme von rund 180 000 Schilling. Neben der Hinzunahme von Himberg ist die Einnahmensteigerung durch intensiven Ausbau des Sonderfahrtengeschäfts erzielt worden, das im Jahre 1935 rund 360 000, im Jahre 1936 rund 446 000 Schilling an Einnahmen erbracht hat. Dabei ist noch zu beachten, daß beim Köb auf 1 Liniennetzkilometer im Jahre 1936 an Gesamtlinieneinnahmen 64,3 Groschen entfallen, während 1 Sonderfahrtenkilometer in der gleichen Zeit 106,9 Groschen an Einnahmen gebracht hat. Um die gleichen Einnahmen zu erzielen, müssen also im Linienverkehr 5 km, im Sonderfahrtengeschäft nur 3 km gefahren werden, was sich natürlich auf der Ausgabenseite sehr vorteilhaft auswirkt.

Der Steigerung der Einnahmen um 212 000 Schilling steht trotz Hinzunahme des Himberger Betriebes eine Minderung der Ausgaben um rund 180 000 Schilling gegenüber, was um so überraschender ist, als die Zahl der Linienkilometer von 1935 zu 1936 um 440 000, die Zahl der Sonderfahrtenkilometer in der gleichen Zeit um 15 000 gestiegen ist. Der Köb hat diesen schönen Erfolg in erster Linie durch Fortführung der schon im Jahre 1935 begonnenen intensiven Sparmaßnahmen, zum anderen dadurch erzielt, daß er 30 überalterte Benzinomnibusse durch

26 neue Dieselomnibusse ersetzt hat. Die damit erreichte Ersparnis an Kraftstoffkosten wurde im Bericht 1936 mit 66 000 Schilling und an Reparaturkosten mit 89 000 Schilling beziffert.

Wenn man das Ergebnis dieser Betrachtungen zusammenfaßt, so kann man wohl feststellen, daß der Köb im Jahre 1936 auf dem Wege der Gesundung, der schon 1935 beschritten war, ein gutes Stück vorwärts gekommen ist. Auf dieses Ergebnis kann die Betriebsleitung stolz sein. Möge die weitere Entwicklung in der gleichen Richtung liegen. Dann wird es in wenigen Jahren gelingen, den aus früheren Zeiten stammenden Verlustvortrag ganz zu beseitigen. *Dr. Reinige.*

Verkehrsspitzen bei den englischen Eisenbahnen. Es wird wohl kein Verkehrsunternehmen geben, bei dem der Verkehr gleichmäßig verteilt ist. Im Laufe des Tages gibt es Stunden des Hochverkehrs, die der Engländer bezeichnend „rush hours", Stunden, wo alles in die Eisenbahn stürzt, nennt, und dazwischen liegen die stillen Stunden, von den Franzosen als „heures creuses", Stunden, in denen der Verkehr ausgehöhlt ist, in denen nur eine dünne Hülle des Verkehrs bleibt, bezeichnet. Neben diesen Schwankungen bestehen aber die durch die Jahreszeiten, durch die alljährlich wiederkehrenden Feste bedingten Schwankungen, und neben dem Hochverkehr, der so alle Jahre wiederkehrt, treten noch Verkehrsspitzen auf, die durch besondere, einmalige Ereignisse verursacht werden und die sich zuweilen noch mit jenen überlagern. Die letztvergangenen Jahre haben den englischen Eisenbahnen eine ganze Anzahl solche Verkehrsspitzen gebracht, die an ihre Leistungsfähigkeit hohe Anforderungen gestellt haben. Vom Jahre 1935 sei nur das 25jährige Regierungsjubiläum des Königs Georg V. und seine Beisetzung kurz erwähnt, zwei Ereignisse, die Anlaß zur Ansammlung von großen Menschenmengen in London gegeben haben und bei denen den Eisenbahnen die Aufgabe zufiel, diese Menschenmengen in kurzer Frist zusammenzuführen und dann wieder zu verteilen. Ein einmaliges Ereignis des Jahres 1936, das zur Bewegung umfangreicher Menschenmengen Anlaß gab, waren der Stapellauf und die Probefahrten des Riesendampfers „Queen Mary" und dessen Überführung und Ausstellung in Southampton. Im Jahre 1937 gab die Königskrönung Anlaß zu einem Verkehr, von dem man wohl mit Recht sagen kann, daß er in dem Umfang noch nicht dagewesen ist, und um ihn gruppierten sich eine Anzahl Verkehrsspitzen, die teils mit ihm zusammenhingen, teils aber, durch andere Ereignisse verursacht, ihren eigenen, besonderen Grund hatten.

Der Krönungsverkehr begann damit, daß 76 Sonderzüge nötig waren, um die aus Übersee in den englischen Häfen eintreffenden Gäste nach London zu bringen. Am Morgen des Tages, an dem die Probe zum Festzug nach Westminster stattfand, mußten für die Zuschauer 150 Sonderzüge gefahren werden. 81 Sonderzüge wurden für die Truppen gestellt, die auf der Krönungsstraße Spalier bildeten, und dazu kamen noch 20 Sonderzüge für fürstliche Gäste, Gesandte und Abordnungen. Am Krönungstag selbst verkehrten 200 Fernsonderzüge

mit etwa 100 000 Fahrgästen aus Schottland, dem Norden und Westen von England und aus Wales, und im Londoner Vorortverkehr der Fernbahnen setzte die Welle des Hochverkehrs bereits kurz nach Mitternacht ein. 800 Sonderzüge brachten die Zuschauer aus den näheren und ferneren Vororten und aus der Umgebung von London in die Stadtteile, wo es etwas zu sehen gab. Die Schulkinder, die auf der Uferstraße der Themse den König und die Königin bei der Vorüberfahrt begrüßten, brauchten allein acht Sonderzüge.

Unmittelbar auf die Krönungsfeierlichkeiten folgte Pfingsten, das alljährlich einen Hochverkehr bringt. Er wurde im Jahre 1937 noch dadurch gesteigert, daß viele Ausländer, die zur Krönung nach England gekommen waren, sich am Pfingst-Ausflugsverkehr beteiligten. Auch Engländer, die sich von den eigentlichen Krönungsfeierlichkeiten ferngehalten hatten, fuhren nunmehr in großen Mengen nach London, um die geschmückten Straßen zu sehen, und 700 Sonderzüge waren nötig, um die Schaulustigen von London wieder nach Hause zu befördern. Von diesen fuhren 125 nach dem Westen, 150 nach der Südküste und 400 nach Nordengland und Schottland. Im ganzen wurden während des Pfingst-Wochenendes 2000 Sonderzüge in Verkehr gesetzt, und die englischen Eisenbahnen bezeichnen in ihrem Nachrichtenblatt, das von der Pressestelle des Verbands der Eisenbahngesellschaften herausgegeben wird, diesen Verkehr als die größte bisher bekannt gewordene Leistung.

Zu den Krönungsfestlichkeiten gehörte auch noch die Flottenschau vor der Insel Wight am 20. Mai. 76 Sonderzüge brachten 21 000 Zuschauer zu dieser Parade nach Portsmouth und Southampton, und die Eisenbahnen stellten außerdem 24 Schiffe ihrer Flotte als Zuschauertribünen.

In derselben Woche ergoß sich ein Strom von Ausflüglern aus dem mittleren und nördlichen England nach London. Eine Gruppe von ihnen in einer Stärke von 9000 Köpfen machte z. B. einen von einer Tageszeitung für ihre Bezieher veranstalteten Ausflug von Rochdale in der Gegend von Manchester nach Windsor; für sie wurden 20 Sonderzüge gestellt, die auf drei verschiedenen Strecken an ihr Ziel geleitet wurden. Der letzte Massenausflug im Mai war eine Reise von 8000 Schulkindern aus Coventry, die in acht Sonderzügen nach London fuhren.

So verlief der Mai als ein ungewöhnlich verkehrsreicher Monat, und sein Verkehr wird wohl, so wenig er vorher schon dagewesen war, in Zukunft nicht so bald wieder erreicht werden. Neben den Zügen des im Sommer ohnehin verdichteten Fahrplans verkehrten während dieses Monats 4079 Sonderzüge. Infolge aller Festlichkeiten und sonstigen Veranstaltungen, die im Mai stattfanden, brachte dieser Monat einen Personenverkehr, der den des gleichen Monats im Jahre vorher um 44 Mio Reisende übertraf, was ungefähr der Bevölkerung von Großbritannien entspricht. Bezeichnend für die Vergünstigungen, die die englischen Eisenbahnen ihren Reisenden in Form von Fahrkarten zu ermäßigtem Preis gewähren, ist der Umstand, daß nur ungefähr 28 Mio der Reisenden, die diesen Mehrverkehr ausmachten, den vollen Fahrpreis bezahlt haben. Die englischen Eisenbahngesellschaften sind auf

diese Glanzleistung nicht wenig stolz und weisen mit verständlicher Genugtuung darauf hin, daß sie ihre Fähigkeit gezeigt haben, auch den höchsten Ansprüchen zu genügen, und zwar ohne sich übermäßig anstrengen zu müssen.

Der Juni verlief verhältnismäßig ruhig. Der Sommerfahrplan wurde vorbereitet, und es wurden die weiteren Vorbereitungen getroffen, um den Urlaubsverkehr, der sich im Juli und August abzuspielen pflegt, auskömmlich zu bedienen. Immerhin brachte der Juni zwei Ereignisse, die besondere Anforderungen an die Eisenbahnen stellten. In Wembley fand eine Versammlung junger Mädchen, der „Girl Guides", statt, zu der 40 Sonderzüge 30 000 Teilnehmer heranführten, und ein Zapfenstreich auf dem Truppenübungsplatz Aldershot machte den Verkehr von 200 Sonderzügen aus allen Teilen des Landes nötig. Die letztgenannten Züge stellen die Eisenbahnen alljährlich vor eine besonders schwer zu lösende Aufgabe, weil ihre Ankunft auf eine kurze Zeit zusammengedrängt werden muß und sie in ebenso kurzer Zeit hintereinander wieder abfahren müssen.

Am 5. Juli trat der eigentliche Sommerfahrplan in vollem Umfang in Kraft. Er brachte eine Vermehrung der Personenzugkilometer um über 4 Mio und Kürzungen der Fahrzeiten um mehr als 5000 Minuten täglich mit sich. Bei der Großen West-Eisenbahn enthielt er allein 1000 neue Züge, und die ersparten Fahrzeiten machten 1580 Minuten aus. Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn wurden 469 Züge um 2000 Minuten beschleunigt, und bei der Süd-Eisenbahn betrug die Verkürzung der Fahrzeiten 2000 Minuten täglich. Besonders beschleunigt wurde der Verkehr nach Schottland, indem die London, Midland & Schottische Eisenbahn einen Schnellzug, dem sie aus Anlaß der Königskrönung den Namen „Coronation Scot" gab, zwischen London (Euston) und Schottland in Verkehr setzte, der die 646 km lange Strecke bis Glasgow in 6½ Stunden durcheilt. Die London & Nordost-Eisenbahn konnte demgegenüber nicht zurückbleiben; sie brachte einen Schnellzug London(Kings Cross)—Edinburgh, den „Coronation"-Zug, heraus, der zur Fahrt über die 632 km lange Strecke sechs Stunden braucht und dabei auf der 303 km langen Strecke London—York eine Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 115 km erreicht, womit er auf solche Entfernung der schnellste Zug im britischen Reich ist. Die Süd-Eisenbahn dehnte ihren elektrischen Betrieb am 4. Juli bis Portsmouth aus, wobei sie die Zahl der Züge auf dieser 153 km langen Strecke verdoppelte; auf ihr verkehren seitdem wochentäglich 72 Züge und Sonntags 62 Züge. Daneben führte diese Eisenbahn aber auch andere Verbesserungen des Fahrplans ein.

Vom 17. bis 24. Juli fand in Southampton eine „Woche der Handelsmarine" statt, zu der täglich 30 000 Menschen von allen Teilen der Südküste Englands herzueilten, die auch wieder abgefördert sein wollten, und zu der „Marine-Woche" in Chatham, Portsmouth und Plymouth wurden aus verschiedenen Teilen des Landes 150 Sonderzüge in Verkehr gesetzt. Von Newcastle, Sunderland, Nottingham, Ipswich, Bradford, Northampton, Leicester, Birmingham, von Bristol und von Wales ausgehend wurden Sonderfahrten veranstaltet, und gewerbliche Unter-

nehmen, so z. B. Bergwerke, und Vereine bestellten für ihre Belegschaften und Mitglieder Sonderzüge zum Besuch dieser Veranstaltungen.

Eine besondere Stelle im Ausflug- und Wochenendverkehr nimmt in England das erste Wochenende im August ein. Der erste Montag im August ist einer von den vier Bankfeiertagen im Jahre, einer der vier Tage, an denen, ohne daß Sonntag oder ein kirchlicher Feiertag wäre, die Bank von England und damit alle Geschäfte geschlossen bleiben. Die drei anderen solchen Feiertage sind der Oster- und der Pfingstmontag und der 26. Dezember, in England Stephanstag genannt, also unsere zweiten Feiertage der hohen kirchlichen Feste, und der erste Sonntag im August hat also in England auch sozusagen einen zweiten Feiertag. Da er in den Hochsommer fällt, also in die Jahreszeit, in der der Londoner ganz besonderen Wert darauf legt, der Stadt über das Wochenende entfliehen zu können, und in der der Urlaubs- und Erholungsverkehr am lebhaftesten ist, stellt er ganz außerordentliche Anforderungen an die Eisenbahnen. In den zwei Tagen dieses Wochenendes leisteten 19 800 Lokomotiven und 2000 elektrische Triebwagen und Lokomotiven vor Zügen von zusammen 113 km Länge, die Raum für 2,5 Mio Reisende boten, ungefähr 6,5 Mio Zugkilometer. 2000 Sonderzüge brachten die Londoner, mehrere Millionen an der Zahl, auf das Land und an die Küste, zum Teil zu nur eintägigem Aufenthalt, so daß sie die Eisenbahn an diesem Tage zweimal benutzten. Eine Anzahl Züge mußten auch gefahren werden, um das Gepäck, das zum Teil vorausgeschickt wurde, für diese Reisenden zu befördern, und es fand auch ein über das gewöhnliche Maß weit hinausgehender Verkehr mit Lebensmitteln statt, um die Ziele dieser Reisenden mit allem Nötigen zu versorgen. Manche Reisenden schließen an den Bankfeiertag ihren Urlaub an, und so wird geschätzt, daß in den zwei Wochen, die mit Sonnabend, dem 31. Juli, begannen, 50 Mio Reisende die englischen Personenzüge bevölkert haben.

Ein Ereignis, das den englischen Eisenbahngesellschaften, wenigstens zweien von ihnen, nämlich den beiden nach Schottland führenden, alljährlich lebhaften Verkehr zuführt, ist das Aufgehen der Jagd auf das Moorhuhn in Schottland am 12. August. Der Spitzenverkehr im vergangenen Jahr begann am 26. Juli und dauerte bis zum 15. August. Bei der London, Midland & Schottischen Eisenbahn verkehrten in dieser Zeit 80 Züge zwischen dem Londoner Bahnhof Euston und Schottland. Für 265 Kraftwagen wurden Sonderzüge in Verkehr gesetzt. Die Benutzung der Schlafwagen übertraf den Umfang dieses Verkehrszweiges vom vorigen Jahre sehr erheblich. Zwischen dem 26. Juli und dem 13. August waren 3247 Schlafwagenplätze 1. Klasse und 7788 Schlafwagenplätze 3. Klasse besetzt gegen 3116 und 7535 Plätze im Vorjahr. Schon am 20. Juli mußten 1100 Schlafwagenplätze 3. Klasse bereitgestellt werden, womit die Höchstzahl in dieser Klasse erreicht war. In der 1. Klasse brachte die Nacht vom 10. zum 11. August den lebhaftesten Schlafwagenverkehr mit 303 Schlafwagengästen. — Die London & Nordost-Eisenbahn ließ von ihrem Bahnhof Kings Cross aus zwischen dem 26. Juli und dem 15. August 36 Schlafwagen-Sonderzüge verkehren. Sechs Sonderzüge dienten zur Beförderung von Kraftwagen nach Schott-

land. Der schon erwähnte „Coronation"-Zug war während der ganzen Zeit voll besetzt.

Im September flaute der Verkehr dann etwas ab, aber es gab immer noch einige Ereignisse, die Anlaß zu einem Stoßverkehr gaben. So wurde von Irland aus die übliche Pilgerfahrt nach Lourdes unternommen, für die zwei Sonderdampfer und sieben Sonderzüge verkehren mußten. Mit einem Dampfer und drei Sonderzügen wurden 1100 Kranke und ihre Begleiter befördert, auf die übrigen verteilten sich 1500 Pilger. Für die Rückfahrt belegten diese Scharen zwei Dampfer und sechs Sonderzüge.

Zu den Ereignissen, die alle Jahre wiederkehrend den Eisenbahnen einen Spitzenverkehr bringen, gehören die Festbeleuchtungen und Feuerwerke in den englischen Seebädern. An der Spitze steht dabei das Seebad Blackpool an der Irischen See, wo schon an gewöhnlichen Sonnabenden, erst um 14 Uhr beginnend, also auf wenige Stunden zusammengedrängt, zuweilen 100 000 Reisende ankommen. Zur Festbeleuchtung in Blackpool wurden im Sommer 1937 rd. 617 000 Reisende in 1234 Sonderzügen befördert. Auf dem Bahnhof Preston, wo die Strecke nach Blackpool von der nach Schottland führenden Hauptstrecke der London, Midland & Schottischen Eisenbahn abzweigt, stehen für die Fahrt nach Blackpool sechs Ausfahrgleise zur Verfügung, während in Blackpool der Verkehr von zwei Kopfbahnhöfen aufgenommen wird, von denen der eine 14 Bahnsteige von zusammen 2710 m Länge, der andere 16 Bahnsteige von 3020 m Länge hat. Hier müssen in bezug auf den Fahrplan und auch in bezug auf die Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Züge ganz besondere Maßnahmen getroffen werden, um den Stoßverkehr reibungslos bewältigen zu können.

Nur nebenbei erwähnt seien solche Ereignisse wie das „Grand National"-Rennen in Aintree, das Fußball-Wettspiel England gegen Schottland in Wembley mit seinen 156 Fernsonderzügen und die weiteren Wettspiele auf demselben Sportfeld, von denen bei dem einen 146 Züge, bei einem anderen 112 Züge die Teilnehmer und Zuschauer heranführten und wieder abbeförderten.

Neben allen den vorstehend erwähnten Sonderleistungen mußte natürlich auch noch der Verkehr bedient werden, den die regelmäßig verkehrenden, ein für allemal im Fahrplan vorgesehenen Züge mit sich brachten und der auch, durch Fahrpreisermäßigungen und andere Vergünstigungen gefördert, alles andere als unbedeutend war.

Am 27. September haben die englischen Eisenbahnen ihren Winterfahrplan eingeführt, und damit kann man die Jahreszeit, in der Spitzen-, Massen- und Stoßverkehr der vorstehend beschriebenen Art die Eisenbahnen in Anspruch nahm, als beendet ansehen. Im Winterfahrplan gilt es mehr, den Geschäftsverkehr zu pflegen, z. B. den Geschäftsleuten die Möglichkeit zu bieten, selbst aus größerer Entfernung London so zeitig am Tage zu erreichen, daß sie ihre Geschäfte abwickeln und an demselben Tage nach Hause zurückkehren können. Der Winterfahrplan 1937/38 enthält 100 Züge mit Reisegeschwindigkeiten von 100 km in der Stunde und mehr, was eine Vermehrung gegen den Winterfahrplan des Vorjahres um 40 bedeutet.

Die englischen Eisenbahngesellschaften glauben, mit ihren Maßnahmen zur Förderung des Personenverkehrs das Richtige getroffen zu haben. Sie sind damit einem Bedürfnis entgegengekommen, und der Umstand, daß von den Verkehrsmöglichkeiten, die sie geboten haben, fleißig Gebrauch gemacht worden ist, berechtigt sie zu der Hoffnung, daß nach einer Zeit, in der der Personenverkehr zurückgegangen war, nunmehr wieder ein Aufstieg in diesem Zweig des Eisenbahnverkehrs folgen wird, der von Dauer sein wird. Sie glauben, die Allgemeinheit dahin erzogen zu haben, daß sie wieder der Eisenbahn Anteil entgegenbringt, daß die Benutzung der Eisenbahn zu Reisen wieder eine Selbstverständlichkeit ist, während eine Zeitlang ein großer Teil des Verkehrs, für den eigentlich die Eisenbahn das gegebene Mittel gewesen wäre, auf die Straße abgewandert war, und darin glauben sie den Lohn für ihre Bemühungen sehen zu dürfen. *Wernekke.*

Bericht der englischen Abordnung über die Deutschen Reichsautobahnen. Dem englischen Verkehrsminister ist auf seinen Wunsch nunmehr das Gutachten vorgelegt, welches die englischen Fachleute, die im September 1937 die deutschen Autobahnen bereist haben, als endgültiges Ergebnis ihrer Beobachtungen aufgestellt haben. Dasselbe ist in der Zeitschrift „Modern Transport" veröffentlicht. Indem das Gutachten ein ähnliches Straßennetz in Großbritannien befürwortet, faßt es die Vorteile der Deutschen Reichsautobahnen wie folgt zusammen:

Die Gesamtanlage verbindet möglichst große Leistungsfähigkeit mit möglichst geringer Ausdehnung der neuen Straßen und möglichst niedrigem Kapitalsaufwand. Die Straßen wurden meist in einiger Entfernung von den von ihnen bedienten Großstädten angelegt, so daß auch der Grunderwerb und sonstige Entschädigungsansprüche möglichst niedrig gehalten wurden. Der höchste Grad von Sicherheit und Bewegungsfreiheit des Verkehrs wurde auf den Autobahnen erreicht mit gleichzeitiger Entlastung des Verkehrs auf den alten Straßen. Eine Verminderung der Betriebskosten wurde erreicht nebst sonstigen wesentlichen Vorteilen.

Der Bau neuer Straßen in so erheblichem Umfange ermöglichte Maßnahmen zur Beschleunigung und bester Arbeitsausnutzung sowohl für die unmittelbar beschäftigten als auch für die indirekt beteiligten Industrien; dies brachte für die Öffentlichkeit die schnellste Rückgewinnung der großen Kapitalsanlage mit sich. Bei der aufgewendeten Sorgfalt konnten die ausgedehnten Arbeiten dem Landschaftsbild angepaßt und eine Verschandelung desselben vermieden werden, zumal da keinerlei Anlagen an den Straßen zugelassen sind, die nicht mit ihnen im Einklang stehen.

Das Gutachten behandelt dann weiter die Anwendungsmöglichkeit der geschilderten Maßnahmen auf Großbritannien. Hier zwingen die Verkehrsverhältnisse dazu, das englische Straßenwesen nach den gleichen Gesichtspunkten zu behandeln. An den jetzigen Hauptstraßen liegen vielfach größere und kleinere Ortschaften, durch welche ein stärkerer Verkehr nur mit Schwierigkeiten und erhöhter Unfallgefahr laufen

kann. Zur Abhilfe sind vielfach Umgehungsstraßen angelegt; wirksamer würden Autobahnen sein, die man eigentlich als vergrößerte und verbesserte Umgehungstraßen ansehen kann.

Das Gutachten empfiehlt daher, unter Anpassung an die englischen Verhältnisse schleunigst einen Plan zur Ausführung von staatlichen Autobahnen als Ergänzung der bestehenden Hauptstraßen aufzustellen. Außerdem müßte der Ausbau der letzteren nach den vom Verkehrsminister aufgestellten Grundsätzen beschleunigt werden, um den heutigen Verkehrsansprüchen zu genügen. Die Schaffung eines Netzes von Autobahnen in Deutschland hat die dortigen alten Hauptstraßen vom Verkehr entlastet. Das gleiche würde in Großbritannien eintreten und der Verkehr auf den dortigen alten Straßen etwa auf den Umfang vermindert werden, wie er vor zehn Jahren bestanden hat. Es muß bezweifelt werden, ob vereinzelte Verbesserungen an den bestehenden Hauptstraßen mehr als vorübergehende Wirkung haben, zumal da die Verkehrszunahme jährlich etwa 6 % beträgt. Dauernden Erfolg zur Anpassung an den erhöhten Verkehr verspricht nur der Bau neuer Autobahnen. Das Gutachten empfiehlt dann die Führung dieser Autobahnen nach Möglichkeit durch freies Gelände unter Vermeidung von Ortschaften oder sonstiger Bebauung; die Ortschaften können durch Verbindungen in Kleeblattform oder durch Brücken an die neuen Straßen angeschlossen werden. Ein neben den beiden Fahrbahnen entlanglaufender Streifen zur Aufstellung von Fahrzeugen sowie das Fehlen von Bordsteinen ermöglichen es den Wagen, im Notfalle die Fahrbahn seitlich zu verlassen, so daß die unbehinderte doppelte Fahrbahn in beiden Richtungen bis auf sehr seltene Ausnahmefälle für jeden Verkehr genügen wird. Erheblich ins Gewicht auch bezüglich der Kosten fällt die Vereinfachung der Anlage dadurch, daß nur für eine Verkehrsart Vorsorge getroffen werden muß.

Zur Kostenherabminderung empfiehlt es sich, die einzelnen Verträge über die Bauausführung auf möglichst große Strecken auszudehnen. Hierdurch würden die Unternehmer in der Lage sein, neuzeitliche maschinelle Arbeitsweisen anzuwenden, die Arbeiten zu beschleunigen und die üblichen Herstellungsarten zu verbessern. Bei Anlage neuer Straßen würde die durch Wasser-, Gas-, Fernsprech- und Entwässerungsleitungen verursachte Verzögerung und Behinderung in Fortfall kommen und Störungen durch bestehenden Verkehr vermieden werden. Wenn ein beliebiger Zugang zu den neuen Autobahnen verboten ist, liegt kein Anreiz zu einer Bebauung längs derselben vor, so daß die Grundstückspreise bei etwa in Zukunft nötig werdender Verbreiterung der Straße nicht höher sind als bei der Erstanlage, abgesehen von etwa allgemein eingetretenen Preiserhöhungen für Ländereien. Die geschilderten Autobahnen würden in vielen Fällen weniger kostspielig sein als die jetzt geplanten Umgehungsstraßen und Verbreiterungen der bestehenden Straßen.

Das Gutachten faßt die Vorschläge zur Verbesserung des Straßenverkehrs in Großbritannien schließlich wie folgt zusammen: Es besteht ein dringendes Bedürfnis für Anlage von staatlichen Autobahnen zur alleinigen Benutzung durch Kraftverkehr. Dieselben müssen den höchsten Ansprüchen an bauliche Ausgestaltung, Sicherheit und Anpassung

an das Landschaftsbild genügen. Künftige Vergrößerung des Verkehrs ist ins Auge zu fassen, und die Herstellungskosten sind möglichst niedrig zu halten. Der Bau derartiger Autobahnen verlangt sorgfältige Vorbereitung der Pläne und des Arbeitsvorganges. Ihre Schaffung würde dem Lande einschneidende Vorteile bringen durch Verbesserung und Verbilligung des Verkehrs. Durch die Linienführung der Autostraßen abseits der dichtbevölkerten Gebiete können bei geeigneter Ausgestaltung derselben die landschaftlichen Schönheiten am besten gewahrt bleiben. Durch ein so vergrößertes Straßennetz würde der Verkehr auf den alten Straßen entlastet und die Zahl der Unfälle auf denselben vermindert werden.

Abgesehen von der Schaffung der neuen Autobahnen empfiehlt das Gutachten dann noch dringend, die bestehenden Hauptstraßen seitens des Staates nach einem umfassenden Plan zu verbessern.

Es wird schließlich dem englischen Verkehrsminister noch die Versicherung abgegeben, daß er bei baldiger Beantragung der erforderlichen gesetzlichen Vollmacht zur Ausführung der geschilderten Straßen die öffentliche Meinung im weitesten Umfange auf seiner Seite haben würde.

Sander.

Fahrpreisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen bei den englischen Eisenbahnen. Der Personenverkehr der englischen Eisenbahnen hat sich im Jahre 1937 über Erwarten günstig entwickelt. Nach der Statistik des Verkehrsministeriums sind in den ersten neun Monaten des Jahres 1937 — weitere zahlenmäßige Angaben lagen Anfang 1938 noch nicht vor — 33 Mio oder fast 5 % Reisende mehr befördert worden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Diese Zahl bezieht sich auf den Verkehr der vier großen Gruppen ohne den Verkehr mit Dauerkarten, und sie umfaßt auch nicht den Verkehr der Londoner Stadtverkehrsmittel. Der vermehrte Personenverkehr hat bei den vier Eisenbahngruppen fast 2,5 Mio Pfd. oder 6,3 % mehr Einnahmen gebracht als in den ersten neun Monaten des Vorjahres. Dazu kam aber noch eine Mehreinnahme von 236 000 Pfd. oder 3,7 % aus dem Verkehr mit Dauerkarten. Diese Zunahme des Personenverkehrs ist natürlich zu einem sehr erheblichen Teil in der Neubelebung des Wirtschaftslebens, ihrerseits zum Teil durch die Aufrüstung verursacht, begründet, die englischen Eisenbahnen nehmen aber für sich in Anspruch, daß sie einen sehr erheblichen Teil zur Förderung des Personenverkehrs durch ihre Fahrpreisermäßigungen beigetragen haben. Sie blicken daher mit Genugtuung auf das Jahr 1937 zurück und haben Anfang 1938 angekündigt, daß sie auf dem Weg, den sie mit Fahrpreisermäßigungen im Jahre 1933 betreten haben, auch im Jahre 1938 weiter gehen wollen.

An erster Stelle unter den Fahrkarten zu ermäßigtem Preis stehen die Rückfahrkarten mit einer Gültigkeit von einem Monat. 40 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr der ersten neun Monate des Jahres 1937 rührten aus dem Verkauf derartiger Karten her. Sie kosteten damals einen Penny die Meile in der 3. und einundeinen halben Penny die Meile in der 1. Klasse (etwa 5,3 Rpf und 7,9 Rpf/km beim vollen Wert des Pfunds). Die 2. Klasse wird bekanntlich in England nur ausnahms-

weise geführt. Seit dem 1. Oktober 1937 sind alle Fahrpreise und Frachtsätze der englischen Eisenbahnen um 5 % erhöht worden, und an dieser Preissteigerung haben natürlich auch die Rückfahrkarten teilgenommen, ihr Preis ist aber immer noch als niedrig zu bezeichnen. Monatsrückfahrkarten werden an jedem Tag ausgegeben, und die Fahrt kann in beiden Richtungen innerhalb der Geltungsdauer beliebig oft unterbrochen werden. Sie gelten mit wenigen Ausnahmen für alle Personenzüge. Ihr Mindestpreis ist im allgemeinen 2 Sh 6 P für die 3. und 3 Sh 9 P für die 1. Klasse, ein sehr beschränkter Kreis des Nahverkehrs ist also von der Vergünstigung, die diese Karten mit sich bringen, ausgeschlossen, doch bestehen für ihn andere Ermäßigungen.

Für den Sommerverkehr gibt es Touristenkarten, die zwischen dem 1. Mai und dem 31. Oktober drei Monate gelten. Sie werden nur für bestimmte Ziele, die von Touristen bevorzugt werden, ausgegeben. Auch mit ihnen kann die Reise unterwegs unterbrochen werden, und auch sie gelten für alle Züge.

Eine große Anzahl von festen Rundreisekarten bietet ihren Benutzern die Möglichkeit, die Rückreise auf einem anderen Weg zu machen als die Ausreise. Zuweilen sind in derartige Reisen Dampfer- oder Omnibusfahrten eingeflochten. Gerade bei derartigen Reisen ist die Möglichkeit wiederholter Unterbrechung von besonderer Bedeutung. Findet ein Reisender unter den festen Rundreisekarten, die übrigens auch drei Monate gelten, keine, die seinen Wünschen entspricht, so wird ihm eine Rundreise nach seinen Wünschen zusammengestellt. Die Karten werden an allen Bahnhöfen auf Bestellung ausgegeben.

Ganz besonders verbilligt sind Tageskarten, die für besondere Verbindungen oder bei besonderen Ereignissen, so nach Seebädern und ähnlichen Zielen ausgegeben werden.

Das Wochenende ist bekanntlich in England stark ausgedehnt, und so gelten denn auch Wochenendkarten schon vom Freitag nach 16 Uhr und bis Dienstag. Ihr Mindestpreis ist 2 Sh 6 P in der 3. und 3 Sh 9 P in der 1. Klasse.

Für gewisse Sommerfrischen, Seebäder und andere Orte, die gern von Urlaubsreisenden aufgesucht werden, werden zwischen dem 1. April und dem 31. Oktober Wochenbezirkskarten ausgegeben, auf Grund deren man beliebig viele Fahrten in einem gewissen Umkreis um den Ausgabeort ausführen kann. Ihr Preis beträgt ungefähr 10 Sh 6 P in der 3. und 15 Sh 9 P in der 1. Klasse. Ungefähr 120 Orte sind als Ausgabepunkte dieser Fahrkarten vorgesehen.

Als „Ausverkaufspreis" wird der Preis für gewisse Sonntagskarten in England und Wales auf den Strecken der London & Nordost-Eisenbahn, der London, Midland & Schottischen Eisenbahn und der Großen West-Eisenbahn bezeichnet. Sie kosten für Hin- und Rückfahrt den einfachen Fahrpreis, die Reise darf mit ihnen aber erst um Mitternacht zwischen Sonnabend und Sonntag angetreten werden, und zur Rückreise muß ein Zug benutzt werden, der am Sonntag vor Mitternacht abfährt. Ihre Bedeutung ist also beschränkt. Auch für diese Karten bestehen die bereits genannten Mindestpreise.

Zu diesen Fahrkarten zu ermäßigtem Preis kommen noch die Sonderzugfahrten mit ihren Vergünstigungen, die im allgemeinen von Fall zu Fall angekündigt und ausgeführt werden. Besonders erwähnt seien hier die Halbtagsausflüge mit Sonderzügen, deren Ziel eine Stadt, die besondere Reize bietet, ein beliebter Ausflugsort, eine Sommerfrische o. dgl. ist. Der Fahrpreis nimmt mit der Entfernung ab; er beträgt in der 3. Klasse einen Penny für zwei bis drei Meilen. Die Züge fahren am Werktag nach 11 Uhr, am Sonntag nach 9 Uhr 30 Min. ab. Noch billiger sind die Abendausflüge, die der werktätigen Bevölkerung die Möglichkeit bieten sollen, den Feierabend im Freien, an der See oder an Orten, wo sie sonst Erholung von der Tagesarbeit finden, zubringen zu können. Bei ihnen wird der Fahrpreis zu einem Penny für drei bis sechs Meilen festgesetzt.

Weitere Vorteile, die die englischen Eisenbahnen den Reisenden gewähren, bestehen in der Gewährung von Freigepäck und in der Möglichkeit, das Gepäck vorauszuschicken. Ein Reisender 3. Klasse darf 100 Pfd., ein Reisender 1. Klasse 150 Pfd. (45 kg und 69 kg) Gepäck ohne Bezahlung mitführen. Für eine Gebühr von 2 Sh wird ein Gepäckstück aus der Wohnung des Reisenden abgeholt, an den Zielort seiner Fahrkarte befördert und dort nach Anweisung des Reisenden zugestellt. Das Gepäckstück kann auch auf dem Zielbahnhof auf den Reisenden warten, und dann ist für das Abholen und Befördern nur eine Gebühr von einem Shilling zu entrichten.

Die Möglichkeit, einen Platz im voraus zu belegen, besteht für die meisten von London abfahrenden, auf größere Entfernungen durchgehenden Schnellzüge. Auch an Orten, die diese Züge unterwegs berühren, werden Platzkarten ausgegeben. Die Gebühr dafür beträgt einen Shilling.

Für Hunde und Fahrräder werden einfache Karten und auch Dauerkarten zu ermäßigtem Preis ausgegeben.

Bei der Beförderung von Kraftwagen mit der Eisenbahn wird eine Ermäßigung gewährt, wenn der Kraftfahrer zugleich eine Fahrkarte 1. Klasse oder zwei Fahrkarten 3. Klasse löst. Die Beförderung des Wagens kostet dann 3 P die Meile (ungefähr 16 Rpf/km beim vollen Wert des Pfunds). Die Mindestentfernung, auf die Kraftwagen für diese Art der Beförderung angenommen werden, ist 50 Meilen (rd. 80 km). Für Hin- und Rückfahrt ist der anderthalbfache Betrag zu zahlen. Die Kraftwagen werden dabei in gedeckten Güterwagen befördert.

Zur Fürsorge der englischen Eisenbahnen für den Kraftfahrer gehört es auch, daß sie Vorkehrungen getroffen haben, um dem Kraftfahrer, der mit seinem Wagen zur Bahn kommt und dann mit der Eisenbahn weiterfährt, das Hinterstellen seines Wagens bis zur Rückkehr zu ermöglichen. Für das Aufstellen des Wagens ist eine Gebühr von einem Shilling für den Tag zu zahlen, es werden aber auch Dauerkarten ausgegeben, die von 2 Sh 6 P für die Woche bis 3 Pfd. für das Jahr kosten.

Schlafwagen gibt es bei den englischen Eisenbahnen sowohl in der 3. wie in der 1. Klasse. Der Preis beträgt 6 Sh 6 P in der 3. Klasse für Nachtfahrten innerhalb von England und 7 Sh 6 P, wenn die Fahrt nach Schottland führt. In der 1. Klasse sind die Preise 15 Sh 9 P und 21 Sh.

Besonderen Wert legen die englischen Eisenbahnen ihren Speisewagen bei, die sie in eigener Verwaltung betreiben. Ihre Zahl beträgt 644, wozu noch 58 Wagen mit vereinfachtem Wirtschaftsbetrieb kommen, in denen also nur leichte Mahlzeiten und Erfrischungen verabreicht werden. Bei einer großen Zahl der Speisewagen wird elektrisch gekocht, die meisten haben elektrische Kühleinrichtungen. In den letzten Jahren sind in den Speisewagen jährlich über neun Millionen Mahlzeiten verabreicht worden.

London leidet bekanntlich in seinem Fernverkehr unter demselben Übelstand wie Berlin: es hat keinen Hauptbahnhof. Reisende, bei denen das Reiseziel nicht London ist, sondern die ihre Reise über London hinaus fortsetzen wollen, müssen daher den Weg von einem Bahnhof zum anderen auf der Straße zurücklegen, was mit den bekannten Unbequemlichkeiten verbunden ist. Um den Übergang zu erleichtern, ist für Reisende, die vom Norden kommen und die Reise auf der Süd-Eisenbahn fortsetzen wollen, deren Ziel also meist das europäische Festland sein wird, ein Omnibusverkehr eingerichtet worden, der natürlich auch den Verkehr in der umgekehrten Richtung vermittelt. Die Überführung findet für Reisende mit durchgehenden Fahrkarten unentgeltlich statt, andere Reisende haben einen Shilling zu bezahlen. Die Omnibusse sind nicht unbeschränkt zugänglich; sie dürfen nur von Reisenden und deren Freunden, die sie von einem Bahnhof zum anderen begleiten, benutzt werden. Auch das Gepäck kann in diesen Omnibussen überführt werden. Ihr Fahrplan ist dem Eisenbahnfahrplan angepaßt.

Eine Besonderheit der englischen Eisenbahnen sind die „Camping Coaches", Personenwagen, die als Wohnwagen eingerichtet sind und im Sommer auf einem Nebengleis in landschaftlich reizvoller Gegend, zuweilen an der Küste oder an einem das Baden ermöglichenden Binnengewässer, aufgestellt werden. Sie sind mit Tischzeug, Küchengeräten, mit Beleuchtung und Bettzeug ausgestattet. Für die Verpflegung sorgt auf Wunsch der nächstgelegene Bahnhof. Die Miete für einen solchen Wagen beträgt 2 Pfd. 10 Sh bis 5 Pfd. die Woche. Für die Fahrt an den Aufstellungsort wird Ermäßigung des Fahrpreises gewährt. Im Sommer 1938 werden ungefähr 400 solcher Wagen verfügbar sein.

Für Gesellschaftsfahrten sind besondere Vergünstigungen vorgesehen.

Zwei Aufgaben, die eigentlich nicht zu denen der Eisenbahnen gehören, von diesen aber trotzdem übernommen worden sind, sind die Beförderung von Briefen und von Telegrammen. Wenn der Absender

eines Briefes die letzte Ausleerung der Briefkästen versäumt hat, er aber noch einen Zug erreichen kann, der seinen Brief an das Ziel befördert, so kann er gegen eine Gebühr von 3 P den Brief, der außerdem noch mit den nötigen Briefmarken beklebt sein muß, auf dem Abgangsbahnhof dieses Zuges abgeben, worauf er mit der Eisenbahn bis zu dem Bahnhof befördert wird, der dem Wohnort des Empfängers am nächsten liegt. Dort wird der Brief der Post zur Weiterbeförderung übergeben. Die Einrichtung ist am 1. März 1938 auf die Beförderung von Paketen im Gewicht bis zu einem Pfund (0,454 kg) ausgedehnt worden. Die Gebühr für solche Pakete beträgt 3 P bis 9 P, je nach ihrem Gewicht. In Fernzügen können durch Vermittlung der Schaffner Telegramme aufgegeben werden. Die Möglichkeit, Ferngespräche vom Zug aus zu führen, scheint in England noch nicht zu bestehen, ihre Einführung ist aber sicher nur eine Frage der Zeit.

Zur Unterhaltung der Reisenden auf den Fahrten zwischen London und Schottland werden in einigen Zügen lebende Lichtbilder vorgeführt. Der Zutritt zum Lichtspielwagen kostet einen Shilling.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die englischen Eisenbahnen Vorkehrungen getroffen haben, mit deren Hilfe man den Preis seiner Fahrkarte, z. B. für die Urlaubsreise, durch Sparen aufbringen kann. Man kann zu diesem Zweck Marken oder Gutscheine kaufen, die man bei der Zahlung für Fahrkarten verwerten kann. Die Einrichtung hat sich so bewährt, daß sie, nachdem sie erst als ein Versuch galt, dauernd beibehalten und weiter ausgedehnt worden ist.

Die englischen Eisenbahnen sehen den Verkehr als eine Ware an, mit der sie Handel treiben, und dieser Auffassung entspricht es, daß sie alle Anstrengungen machen, deren sich ein Kaufmann bedient, um möglichst viel von seiner Ware abzusetzen. Dazu gehört auch die Gewährung der besonderen Vergünstigungen, die vorstehend aufgeführt worden sind. Die Eisenbahnen anderer Länder bedienen sich zwar derselben Einrichtungen, um ihre Züge zu füllen, die englischen Eisenbahnen gehen aber vielleicht in dieser Beziehung etwas weiter, als es sonst üblich ist. Daß sie mit dem Erfolg dieser Maßnahmen zufrieden sind, war schon eingangs erwähnt. *Wernekke.*

Die südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen im Jahr 1936/37[1]. Die allgemeine Wirtschaftslage in den Ländern der südafrikanischen Union (abgekürzt S.A.U.), deren Besserung nach dem letzten Krisenjahr 1932/33 angefangen hatte, hat sich in den folgenden Jahren weiterhin so günstig entwickelt, daß jedes Jahr das vorhergehende in seinen Ergebnissen noch übertroffen hat. Auch das Jahr 1936/37 ist für die S.A.U. ein Jahr der weiteren aufsteigenden Entwick-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1936, S. 668 u. ff.

lung des Minenbetriebes, der Industrie, des Handels und Verkehrs gewesen. Die Handelsstatistik gibt den Wert der Einfuhr mit £ 86 300 000 an (£ 9 500 000 mehr als im Vorjahr). Haupteinfuhrgüter waren Metalle, Metallwaren, Maschinen und Fahrzeuge. Der Wert der Ausfuhr hat £ 111 500 000 betragen (£ 10 500 000 mehr als im Vorjahr). Unter den Ausfuhrgütern nimmt das Gold den ersten Platz ein. Der Wert der Goldausfuhr wird mit £ 32 300 000 angegeben (£ 11 000 000 mehr als im Vorjahr). Andere wichtige Ausfuhrgüter sind Wolle, Diamanten, frische Früchte. Die erhöhte Produktion in den Goldminen von Witwatersrand hat den vielen von dem Minenbetrieb abhängigen Industrien und Unternehmungen einen lebhaften Auftrieb gegeben. Die Lage der Landwirtschaft wird ebenfalls als günstig bezeichnet, wenn sie auch durch stellenweise eingetretene Dürren einige Rückschläge gehabt hat. Haupterzeugnisse der südafrikanischen Landwirtschaft sind Mais, Weizen, frische Früchte. Die Ausfuhr von frischen Früchten, frischem Fleisch und Eiern wird durch die vielen Kühlhäuser sehr gefördert.

Die Lage der südafrikanischen Eisenbahnen und Häfen (abgekürzt S.A.R.) wird naturgemäß ganz wesentlich von der allgemeinen wirtschaftlichen Lage des Landes beeinflußt, und so kann der Generaldirektor der S.A.R. in seinem Geschäftsbericht das Rechnungsjahr 1936/37 als ein Rekordjahr bezeichnen, das alle Erwartungen und Voranschläge noch weit übertroffen hat.

Die Betriebsleistungen und finanziellen Ergebnisse der S.A.R. zeigen sich in folgenden Zahlen:

Jahr	Zug- und Lokmeilen	Reisende	Beförderte Mengen			Gesamteinnahmen
			Güter	Kohlen	Zusammen	
	Meilen	Anzahl	Tons	Tons	Tons	£
1936—37 . . .	*70 284 151*	*96 496 033*	*17 461 986*	*9 612 201*	*27 074 187*	*31 892 791*
1935—36 . . .	65 401 601	89 800 870	16 725 608	9 522 294	26 247 902	30 049 854
1932—33 . . .	50 626 829	69 921 653	11 476 544	6 545 500	18 022 044	20 619 878
Proz.-Zunahme						
1936—37 gegen	%	%	%	%	%	%
1935—36 . .	*7,46*	*7,46*	*4,40*	*0,94*	*3,15*	*6,13*
1936—37 gegen						
1932—33 . .	*38,83*	*38,00*	*52,15*	*46,85*	*50,23*	*54,67*

Auch der Verkehr auf den von den S.A.R. betriebenen Kraftwagenlinien hat sich in ungefähr dem gleichen Verhältnis wie bei den Eisenbahnen vermehrt. Dieser außerordentlichen Verkehrssteigerung von 38,83 % bei den Zug- und Lokomotivleistungen und von 50 % bei der

Menge der beförderten Güter, die in dem kurzen Zeitraum von nur drei Jahren eingetreten ist, waren die Anlagen und Betriebsmittel der S.A.R. nicht ganz gewachsen, so daß zeitweise Verkehrsstockungen eingetreten sind. Es mußten besondere Maßnahmen getroffen werden, um ein Verkehrschaos zu vermeiden. Die Schwierigkeiten traten am stärksten in dem Minengebiet von Witwatersrand und auf den von dort ausgehenden Strecken auf. Hier und auch auf anderen Gebieten war durch den gesteigerten Minenbetrieb eine erhöhte Bautätigkeit eingetreten, die ein solches Ausmaß angenommen hatte, daß die vorhandenen Bahnanlagen zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreichten. Entgegen den Erfahrungen der früheren Jahre setzte der starke Verkehr schon in den ersten sechs Monaten des Jahres 1937 ein, und die S. A. R. hatten dadurch nicht die Möglichkeit, ihre eigenen Kohlendepots ausreichend mit Kohlen aufzufüllen, wie sie es früher in dieser sonst verkehrsschwachen Zeit getan hatten. So kam es, daß in der Zeit des starken Verkehrs die verfügbaren Bestände an Lokomotivkohlen bis auf den Verbrauch eines Tages zusammengeschmolzen waren. Auch der Bestand an Lokomotiven und Wagen war nicht ausreichend. Sie mußten bis aufs äußerste ausgenutzt werden, und kleinere Reparaturen mußten aufgeschoben werden. Das im Ausland bereits bestellte neue rollende Material traf mit großen Verspätungen ein, weil die ausländischen Industrien mit Rüstungsarbeiten überlastet waren. Dazu kam, daß infolge einer Kälteperiode in den Monaten Juni und Juli 1937 der Krankenbestand sehr hoch wurde und Mangel an Personal eintrat. Die von den S. A. R. getroffenen Maßnahmen zur Abwehr einer drohenden Verkehrsstockung bestanden darin, daß nicht ausreichende Bahnhofsanlagen erweitert wurden, daß die Ladezeiten schärfer kontrolliert wurden, daß die Beladung ganzer Züge gefördert wurde und daß von überlasteten Strecken der Verkehr abgeleitet wurde. Die Not war zeitweise so groß, daß der Export von Kohlen durch eine Regierungsakte nur mit besonderer Genehmigung gestattet wurde, damit der Bedarf der S. A. R. gedeckt werden konnte. Der Ausfuhrverkehr auf der langen Strecke nach Kapstadt wurde auf die kürzere Strecken über die Häfen Durban und Lorenzo Marquez abgelenkt. Wie der Generaldirektor der S. A. R. in seinem Geschäftsbericht angibt, hat dieser starke Verkehr auch in den ersten Monaten des laufenden Geschäftsjahres noch keineswegs nachgelassen.

Die S. A. R. hatten in den letzten Jahren schon immer mit einer Verkehrssteigerung gerechnet und dementsprechend auch ihre Vorkehrungen getroffen. Seit dem März 1933 hatten sie 180 neue Lokomotiven und 9780 neue Güterwagen beschafft und hierfür 17 557 633 £ verausgabt. Für eine weitere Vermehrung des rollenden Materials und die Verbesserung und Erweiterung der Gleisanlagen sind jetzt wieder bedeutende Mittel vorgesehen.

Die finanziellen Ergebnisse. Wie nicht anders zu erwarten war, hat der gesteigerte Verkehr auch das finanzielle Ergebnis des Jahres 1936/37 sehr günstig beeinflußt. Es betrugen

	1936—37		1935—36	
	£	£	£	£
Einnahmen:				
der Eisenbahnen	*34 998 700*		33 054 940	
Häfen	*2 034 191*		1 870 964	
Dampfschiffe	*106 437*		104 932	
Flugzeuge	*103 821*		64 985	
		37 243 149		35 095 821
Ausgaben:				
der Eisenbahnen	*28 534 679*		27 431 782	
Häfen	*1 356 777*		1 332 236	
Dampfschiffe	*109 185*		101 277	
Flugzeuge	*171 822*		128 984	
	30 172 463		28 994 279	
für Verbesser., Abschreib. usw.	*5 340 204*		2 855 818	
		35 512 667		31 850 097
Überschuß		*1 730 482*		3 245 724
Spezialverwendung		—		3 500 000
Überschuß		*1 730 482*	(Verlust)	254 276
Überschuß vom Vorjahr . .		*125 155*	(Überschuß)	379 431
Übertrag auf das folgende Jahr		£ *1 855 637*		£ 125 155

Von den Einnahmen entfallen 18,09 % auf den Personenverkehr, 2,15 % auf den Gepäckverkehr, 62,81 % auf den Güterverkehr (ohne Kohlen), 11,73 % auf den Kohlenverkehr, der Rest auf verschiedene Einnahmen.

Die Länge der von den S. A. R. betriebenen Strecken betrug

in der Union .	11 221	Meilen	Kapspur,	530	Meilen	2-Fußspur,	zus.	11 751	Meilen,
in Südwest-Afrika . .	1 108	„	„	354	„	„	„	1 462	„
an privaten Bahnen . .	680	„	„	—	„	„	„	680	„
zusammen	13 009	Meilen	Kapspur,	884	Meilen	2-Fußspur,	zus.	13 893	Meilen.

Bemerkenswert sind noch die Fortschritte, welche die Elektrisierung auf verschiedenen Strecken der S. A. R. in den letzten Jahren macht. Im ganzen wurden bis Ende März 1937 491 Meilen Strecken elektrisch betrieben und 69 Meilen Strecke waren noch im Umbau für den elektri-

schen Betrieb. Hierfür waren an elektrischen Lokomotiven 120 im Dienst und 59 weitere waren bestellt. 161 Triebwagen dienten dem Personenverkehr und 41 weitere waren in der Herstellung begriffen. Für den Dampfbetrieb waren vorhanden an Lokomotiven:

	für die Kapspurstrecken	für die Schmalspurstrecken
am 31. März 1937 . . .	2 011	116
am 31. März 1936 . . .	2 018	98

462 weitere Lokomotiven waren am 1. April 1937 im Bau und in Bestellung. Der Bestand an Personen- und Güterwagen betrug:

	für die Kapspurstrecken	für die Schmalspurstrecken
Personenwagen		
am 31. März 1937 . . .	4 058	125
am 31. März 1936 . . .	3 908	125
Güterwagen		
am 31. März 1937 . . .	45 431	1 026
am 31. März 1936 . . .	41 498	1 029

4251 Güterwagen wurden im letzten Jahr neu in Dienst gestellt und 6315 weitere Güterwagen sollen im laufenden Jahr neu beschafft werden. Von diesen bedeutenden Neubeschaffungen der S. A. R. an Lokomotiven und Wagen ist ein großer Teil bei den deutschen Lokomotiv- und Wagenbauanstalten in Auftrag gegeben worden.

Die Eisenbahnen im früheren Deutsch-Südwestafrika (1108 Meilen in Kapspur und 354 Meilen in Schmalspur), die auch unter der Verwaltung der S. A. R. stehen, und die auch schon in den früheren Jahren dauernd mit Verlust gearbeitet hatten, haben im Rechnungsjahr 1936/37 wieder einen Verlust von 263 894 £ gehabt, wodurch sich das Gesamtdefizit dieser Bahnen am 31. März 1937 auf 3 448 227 £ erhöht hat.

Dieckmann.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Bürgerliches Recht (Anschlußvertrag).

Urteil des Reichsgerichts, VII. Zivilsenats, vom 19. März 1936 in Sachen der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion E., Klägerin und Revisionsbeklagte, gegen G. Bergwerks-A.-G., Beklagte und Revisionsklägerin. — VII 315/35. —

Setzt der Anschließer nach Kündigung des Anschlußvertrages die Benutzung des Anschlusses fort, so hat die Eisenbahn gegen ihn einen Anspruch aus ungerechtfertigter Bereicherung. Dabei bilden die Tarife den Anhaltspunkt für den Wert der Leistung der Eisenbahn.

Tatbestand.

Zwischen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und der Rechtsvorgängerin der Beklagten, der Gewerkschaft Zeche N., war am 26. Januar 1869 ein Vertrag über die Errichtung und Unterhaltung eines Eisenbahnanschlusses der Gewerkschaft unter anderem zum Bahnhof A. abgeschlossen worden. Das Eigentum an der Anlage erwarb 1873 die Rheinische Eisenbahngesellschaft.

Am 3. und 6. Januar 1896 kam zwischen der Kgl. Preuß. Eisenbahngesellschaft als Rechtsnachfolgerin der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und der genannten Gewerkschaft ein neuer Vertrag zustande, durch welchen der bisherige ersetzt wurde. Danach blieb (nur noch) die vorerwähnte Anschlußanlage bestehen; die Kgl. Eisenbahngesellschaft „gestattete auch ferner" diese „Anschlußanlage" unter Bezugnahme auf allgemeine Bedingungen für die Anlage und Bedienung von Anschlußgleisen vom 1. April 1888 und unter weiteren besonderen Bedingungen. In einer „Nebenverhandlung" vom 3. Juli 1896 zum Anschlußvertrage vom 3./6. Januar 1896 wurden die von der Beklagten zu zahlenden Anschlußkosten auf jährlich insgesamt 70 ℳ festgesetzt. In den „allgemeinen Bedingungen" (§ 20) war vorgesehen, daß die Aufhebung des Anschlußvertrages beiderseits durch eine 6 Monate vorhergehende Kündigung herbeigeführt werden könne. Auf Grund dieser Bestimmung kündigte die Eisenbahngesellschaft am 9. Juli 1919 zum 31. Januar 1920 der Rechtsvorgängerin der Beklagten den Eisenbahnanschluß. Verhandlungen, die in der Folge zwischen der Klägerin als der Rechtsnachfolgerin der Preuß. Eisenbahngesellschaft und der Beklagten zwecks Abschlusses eines neuen Anschlußvertrages eingeleitet wurden, führten — nach der Feststellung des Berufungsgerichts — zu keinem Ergebnis. Die Klägerin verlangte erhöhte Pauschsätze und Vergütungen. Die Beklagte, die zunächst nur die Höhe der verlangten Anschlußkosten bemängelt hatte, verweigerte am 18. Juli 1927 die Zahlung erhöhter Anschlußkosten überhaupt. Sie stellte sich auf den Standpunkt, daß sie trotz der Kündigung lediglich Anschlußkosten in Höhe von 70 RM jähr-

lich zu bezahlen brauche, weil insoweit für sie der Vertrag vom 3./6. Januar 1896 weitergelte. Die Klägerin hielt den Tarif für maßgebend, der zwischen den Spitzenorganisationen der Industrie und ihr über die Vergütung der Benutzung von Anschlußgleisen aufgestellt worden sei. Die Benutzung der Anschlußgleisanlage durch die Beklagte ist auch nach dem Ablauf der Kündigungsfrist, also seit 1. Februar 1920, bis jetzt mit Einverständnis der Klägerin fortgesetzt worden.

Im Dezember 1934 erhob die Klägerin Klage mit dem Antrag, die Beklagte für schuldig zu erklären, an sie 40 000 RM nebst 2 % Zinsen über Reichsbankdiskont seit dem 1. April 1929 zu bezahlen. Sie bezeichnete diese Summe als Teilbetrag einer insgesamt bis zum 30. Juni 1934 den Betrag von 129 083,75 RM erreichenden Rückstandsschuld der Beklagten für die Benutzung der Anschlußanlage. Die Beklagte ist der Klage im wesentlichen mit der bereits erwähnten Begründung entgegengetreten. Sie hat die Berechnung der rückständigen Schuld auch der Höhe nach beanstandet.

Das Landgericht zu E. hat der Klage zur Hauptsache stattgegeben, Zinsen hat es der Klägerin jedoch nur in Höhe von 5 % von Klagezustellung an zugesprochen. Beide Parteien haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

Das Oberlandesgericht H. hat mit dem angefochtenen Urteil die Berufung der Beklagten zurückgewiesen; auf die Berufung der Klägerin hat es ihr Zinsen in der Höhe und von der Zeit ab zugesprochen, wie die Klägerin das in der Berufungsinstanz begehrt hatte.

Gegen dieses Urteil richtet sich die Revision der Beklagten, mit der sie die Abweisung der Klage gemäß ihren in der Berufungsinstanz gestellten Anträgen begehrt. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht ist zu dem Ergebnis gelangt, die Klägerin habe durch eine den Grundsätzen von Treu und Glauben nicht widersprechende Ausübung des ihr in sämtlichen Verträgen von 1869, 1879 und 1896 und hier insbesondere in dem letztgenannten neuerdings eingeräumten Kündigungsrechts das Vertragsverhältnis in vollem Umfang beendet. Irgendwelche Rechtsbeziehungen aus einem der Verträge, insbesondere aus denjenigen von 1869, seien nicht aufrechterhalten geblieben. Eine dauernde Vorzugsstellung der Beklagten sei nicht vereinbart gewesen; vielmehr sei diese Stellung, wie der ganze übrige Vertragsinhalt, den Kündigungsbestimmungen der einzelnen Verträge, zuletzt desjenigen von 1896, unterworfen gewesen. Gegen diese vornehmlich auf dem Gebiete der tatsächlichen Würdigung liegende Feststellung des Inhalts und der Tragweite der von den Parteien getroffenen Vereinbarungen ist aus Rechtsgründen nichts einzuwenden. Insbesondere kann keine Rede davon sein, daß sich die Feststellung des Vorderrichters über die Kündbarkeit nicht mit den Bestimmungen der Art. 7 und 8 des Vertrags vom Jahre 1869 vereinbaren lasse. Ebensowenig besteht ein rechtliches Hindernis für die Annahme, daß die Kündigung die bis dahin bestehende vertragliche Vorzugsstellung der Beklagten beseitigen konnte und beseitigt hat. Den Feststellungen des Berufungsgerichts ist zu entnehmen, daß von der Beendigung des Vertragsverhältnisses an die Anschlußgleisbenutzung unter der Voraussetzung gestattet worden ist, es werde ein neues Vertragsverhältnis zustande kommen. Wenn ein solches nicht zustande kam, die Benutzung aber gleichwohl fortgesetzt wurde, so war die Beklagte verpflichtet, der Klägerin das zu gewähren, was sie auf deren Kosten ohne

Rechtsgrund erlangt hatte. Das hätte der Berufungsrichter ausdrücklich aussprechen sollen. Er hat diese Rechtsfolge nur für eine von ihm angestellte Hilfserwägung ausgesprochen. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, daß er sie auch seiner Haupterwägung zugrunde gelegt hat; davon geht auch die Revision aus, wenn sie die Verurteilung der Beklagten unter Anwendung der Bereicherungsgrundsätze als rechtsirrig beanstandet. Es ist nicht richtig, daß das Berufungsgericht dabei nach dem Grundsatz entschieden habe, die Beklagte schulde das, was die Klägerin von ihr habe erzwingen können. Vielmehr hat das Berufungsgericht erwogen, welchen Wert für die Beklagte die Leistungen der Klägerin hatten, die ihr seit Beendigung des Vertragsverhältnisses ohne rechtlichen Grund zugute gekommen seien. Dieser Ausgangspunkt war richtig. Die zwischen der Klägerin und den Spitzenverbänden der Industrie vereinbarten Tarife waren für die Beklagte nicht bindend. Das hat der Berufungsrichter auch nicht angenommen. Er hat diese Tarife nur als Anhaltspunkt für die Wertbemessung im obenbezeichneten Sinne herangezogen. Er hat dabei geprüft, wieweit sie angemessen und für die Beklagte tragbar waren. Dabei hat er die Grundsätze richtig angewendet, die vom erkennenden Senat in dem Urteil vom 16. Juni 1931, VII 420/1930, aufgestellt worden sind. Der Berufungsrichter ist so zu dem Ergebnis gekommen, daß die Anwendung dieser Tarife jedenfalls im Rahmen der eingeklagten Summe als angemessen und für die Beklagte tragbar zu bezeichnen sei; insoweit seien sie der Höhe nach von der Beklagten selbst nicht beanstandet worden. In dieser Einschränkung konnte er die Tarife ohne Rechtsirrtum zur Feststellung der Höhe der Bereicherung heranziehen.

Die Revision hat noch gemeint, daß die Vorschrift des § 568 BGB. mindestens entsprechend hätte angewendet werden müssen; denn nicht bloß der Gebrauch der „gemieteten" Sache, sondern das Vertragsverhältnis selbst sei nach Beendigung des „Mietverhältnisses" (wenn man dessen Beendigung annehmen wolle) fortgesetzt worden, und zwar vom Jahre 1920 bis zur Gegenwart. Es muß zugunsten der Revision unterstellt werden, daß der Gebrauch des Gleisanschlusses, von der Vergütung abgesehen, unter Einhaltung aller sonstigen in dem Vertrag von 1896 enthaltenen Bedingungen erfolgt ist. Das hat der Vertreter der Klägerin in der mündlichen Verhandlung vor dem Revisionsgericht auch zugegeben. Trotzdem ist nicht „das Vertragsverhältnis" fortgesetzt worden, denn zu diesem gehörte wesentlich die vereinbarte Vergütung. Gerade um diese herrschte aber seit der Vertragsbeendigung Streit. Doch kommt darauf nichts an, denn § 568 BGB. setzt nicht die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses, sondern nur die Fortsetzung des Gebrauchs der Sache durch den Mieter voraus. Daß dieser Gebrauch von dem „Mieter" fortgesetzt worden ist, muß als festgestellt angesehen werden. Aber die auch nur entsprechende Anwendung dieser Gesetzesvorschrift scheitert daran, daß die Klägerin, wie den Feststellungen des Berufungsgerichts zu entnehmen ist, ihren der Fortsetzung des Vertragsverhältnisses entgegenstehenden Willen von Anfang an und dauernd dadurch zu erkennen gegeben hat, daß sie eine höhere Vergütung forderte (vgl. Komm. RGR. Bem. 2 zu § 568, Staudinger, Bem. II 2c a. a. O. und dort angef. Rspr. OLG. Bd. 35 S. 65 = Seuff Archiv Bd. 73 Nr. 9).

Das angefochtene Urteil ist daher aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Da seine Nachprüfung auch sonst keine Rechtsfehler ergeben hat, mußte die Revision mit der Kostenfolge des § 97 ZPO. zurückgewiesen werden.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze.

Vom 17. Februar 1938. Gesetz über die ergänzende Regelung der Dienstverhältnisse bei öffentlichen Verwaltungen und Betrieben.
(Reichsgesetzblatt I, S. 206.)

Vom 13. März 1938. Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 237.)[1]

Vom 15. März 1938. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Vereidigung der Beamten des Landes Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 245.)

Vom 15. März 1938. Erster Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Einführung deutscher Reichsgesetze in Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 247.)

Vom 15. März 1938. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Ernennung des Reichsstatthalters in Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 248.)

Vom 15. März 1938. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Österreichische Landesregierung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 249.)

Vom 16. März 1938. Verordnung zum Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 249.)

Vom 17. März 1938. Verordnung über die Einführung der Reichsmarkwährung im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 253.)

Vom 17. März 1938. Verordnung zur Übernahme der Österreichischen Nationalbank durch die Reichsbank.
(Reichsgesetzblatt I, S. 254.)

Vom 17. März 1938. Zweiter Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Einführung deutscher Reichsgesetze in Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 255.)

Vom 18. März 1938. Gesetz über die Bildung von Hauptvermessungsabteilungen.
(Reichsgesetzblatt I, S. 277.)

Vom 23. März 1938. Verordnung zur wirtschaftlichen Wiederbelebung Österreichs.
(Reichsgesetzblatt I, S. 309.)

Vom 28. März 1938. Gesetz über die Haushaltführung im Reich im Rechnungsjahr 1938.
(Reichsgesetzblatt II, S. 97.)

Vom 1. April 1938. Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Verminderung der Arbeitslosigkeit.
(Reichsgesetzblatt I, S. 357.)

[1] Abgedruckt Seite 780.

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 31. Dezember 1937. Bekanntmachung über eine deutsch-italienische Vereinbarung über die Leistung von Rechtshilfe in Verkehrsstrafsachen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 5.)

Vom 23. März 1938. Bekanntmachung über die Inkraftsetzung der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (IÜP).
(Reichsgesetzblatt II, S. 101.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 17. März 1938. Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 252.)[1]

Vom 18. März 1938. Zweite Verordnung zum Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 262.)

Vom 23. März 1938. Änderung der Durchführungsvorschriften über die Ernennung der Beamten und die Beendigung des Beamtenverhältnisses.
(Reichsgesetzblatt I, S. 323.)

Verordnungen des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers:

Vom 18. März 1938. Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 259.)[2]

Vom 16. März 1938. Neunte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 85.)

Vom 29. März 1938. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 100.)

Vom 20. Dezember 1937. Anordnung über die Ernennung der dem Reichsverkehrsministerium unterstehenden unmittelbaren Reichsbeamten und die Beendigung ihres Beamtenverhältnisses.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 3, S. 15.)

Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Vom 3. Februar 1938. Abgekürzte Bezeichnungen der Obersten Bauleitungen und Bauabteilungen der Reichsautobahnen 153

[1] Abgedruckt Seite 781.
[2] Abgedruckt Seite 782.

Seite

Vom 11. Februar 1938. Anerkennung des Versicherungsvereins Deutscher Eisenbahnbeamten a. G. in Berlin-Wilmersdorf als Selbsthilfeeinrichtung der Deutschen Reichsbahn 153

Vom 14. Februar 1938. Kürzung der Vergütung für Nebentätigkeit der Beamten 173

Vom 18. Februar 1938. Ausführungsbestimmungen zu § 68 (3) Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, Kreuzung der Straßenbahnen 197

Vom 26. Februar 1938. Regenschutzkleidung 217

Vom 2. März 1938. Umbenennung der Mechanischen Stoffprüfungsabteilung in München 249

Vom 8. März 1938. Ämtereinteilung im Bezirk der Reichsbahndirektion Schwerin 249

Vom 10. März 1938. Reichsbahn-Handbuch 1937 272

Vom 15. März 1938. Reichsbahn-Ausbesserungswerke . . 272

Vom 21. März 1938. Verlegung des Sitzes des besonderen Oberversicherungsamtes für den Reichsbahndirektionsbezirk Hamburg von Schleswig nach Hamburg 272

Vom 26. März 1938. Überleitung der Ruhelohnkasse für die Arbeiter der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in die Abteilung B der Reichsbahn-Versicherungsanstalt 298

Vom 26. März 1938. Umbenennung von Geschäftsstellen in Groß-Hamburg 299

Vom 23. März 1938. Verlegung der Verkehrskontrollen I und II der Reichsbahndirektion Schwerin nach Lübeck . 299

Vom 26. März 1938. Änderung der Bezeichnung des „Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Altona“ 299

Vom 26. März 1938. Allgemeine Dienstanweisung für die Reichsbahnbeamten (ADA) 299

Vom 18. März 1938. Lehrlingsordnung 300

Vom 30. März 1938. Überleitungsstelle der Lübeck-Büchener Eisenbahn 338

Vom 13./20. April 1938. Allgemeine Bedingungen für den Beitritt der deutschen Privateisenbahnen und Kleinbahnen zu einer Güterwagengemeinschaft mit der Deutschen Reichsbahn (GüGB.) 369

Vom 8. April 1938. Altersgrenze für die Anstellung als Beamter 377

Vom 30. März 1938. Änderung der Gütewerte in den „Vorläufigen technischen Lieferbedingungen für Abdichtungsstoffe zu Ingenieurbauwerken“ und in der „Vorläufigen Anweisung für Abdichtung von Ingenieurbauwerken“ (AIB.) 377

Gesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.

Vom 13. März 1938 (RGBl. I S. 237).

Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

Artikel I.

Das von der Österreichischen Bundesregierung beschlossene Bundesverfassungsgesetz über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich vom 13. März 1938 wird hiermit Deutsches Reichsgesetz; es hat folgenden Wortlaut:

„Auf Grund des Artikels III Abs. 2 des Bundesverfassungsgesetzes über außerordentliche Maßnahmen im Bereich der Verfassung, BGBlatt I Nr. 255 1934, hat die Bundesregierung beschlossen:

Artikel I: Österreich ist ein Land des Deutschen Reiches.

Artikel II: Sonntag, den 10. April 1938, findet eine freie und geheime Volksabstimmung der über zwanzig Jahre alten deutschen Männer und Frauen Österreichs über die Wiedervereinigung mit dem Deutschen Reich statt.

Artikel III: Bei der Volksabstimmung entscheidet die Mehrheit der abgegebenen Stimmen.

Artikel IV: Die zur Durchführung und Ergänzung des Artikels II dieses Bundesverfassungsgesetzes erforderlichen Vorschriften werden durch Verordnung getroffen.

Artikel V: Dieses Bundesverfassungsgesetz tritt am Tage seiner Kundmachung in Kraft.

Mit der Vollziehung dieses Bundesverfassungsgesetzes ist die Bundesregierung betraut.

Wien, den 13. März 1938."

Artikel II.

Das derzeit in Österreich geltende Recht bleibt bis auf weiteres in Kraft. Die Einführung des Reichsrechts in Österreich erfolgt durch den Führer und Reichskanzler oder den von ihm hierzu ermächtigten Reichsminister.

Artikel III.

Der Reichsminister des Innern wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den beteiligten Reichsministern die zur Durchführung und Ergänzung dieses Gesetzes erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

Artikel IV.

Das Gesetz tritt am Tage seiner Verkündung in Kraft.

Linz, den 13. März 1938.

Der Führer und Reichskanzler
Adolf Hitler.
Der Reichsminister der Luftfahrt
Göring,
Generalfeldmarschall.
Der Reichsminister des Innern
Frick.
Der Reichsminister des Auswärtigen
von Ribbentrop.
Der Stellvertreter des Führers
R. Heß.

Verordnung
über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich vom 17. März 1938 (RGBl. I S. 252):

Auf Grund von Artikel III des Gesetzes vom 13. März 1938 über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich (Reichsgesetzblatt I S. 237) wird folgendes verordnet:

§ 1.

Das bisher von der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen" treuhänderisch verwaltete österreichische Bundesvermögen und das Vermögen des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen" werden von der Deutschen Reichsbahn als Sondervermögen des Reichs verwaltet.

§ 2.

Der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" ist aufgelöst. Die Führung des Betriebes der bisher von diesem Wirtschaftskörper betriebenen Eisenbahnen und sämtlicher Nebenbetriebe geht auf die Deutsche Reichsbahn über. Diese tritt in alle Rechtsverhältnisse ein, die aus dem Bestand oder aus der Betriebsführung des Wirtschaftskörpers stammen.

§ 3.

Diese Verordnung tritt am 18. März 1938 in Kraft.

Die zur Durchführung, insbesondere zur Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn erforderlichen Vorschriften erläßt der Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister des Innern.

Der Reichsminister des Innern
Frick.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller.

Österreichisches Gesetz über die Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen.

§ 1. Der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" ist aufgelöst. Die Führung des Betriebes der bisher von diesem Wirtschaftskörper betriebenen Eisenbahnen und sämtlicher Nebenbetriebe geht auf die Deutsche Reichsbahn über. Diese tritt in alle Rechtsverhältnisse ein, die aus dem Bestand oder aus der Betriebsführung des Wirtschaftskörpers stammen.

§ 2. Dieses Gesetz tritt am 18. März 1938 in Kraft. Mit seiner Durchführung sind die österreichischen Minister für Handel und Verkehr und für Finanzen betraut.

Seyß-Inquart. Glaist-Horstenau. Wolf.
Klausner. Hueber. Menghin. Jury.
Neumayer. Reinholler. Fischböck.

Im Namen des Reichs verkündige ich das vorstehende Gesetz, dem die Reichsregierung ihre Zustimmung erteilt hat.

Wien, den 18. März 1938.

Der Reichsstatthalter in Österreich
Seyß-Inquart.

Dieses Gesetz ist am 18. März 1938 durch das Gesetzblatt für das Land Österreich (4. Stück, Nr. 7) veröffentlicht worden.

Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich vom 18. März 1938 (RGBl. I S. 259):

Auf Grund von § 3 der Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich vom 17. März 1938 (Reichsgesetzblatt I Seite 252) wird im Einvernehmen mit dem Herrn Reichsminister des Innern folgendes verordnet:

1.

Der Reichsverkehrsminister ist oberster Leiter und Vorgesetzter des gesamten Personals der bisherigen Österreichischen Bundesbahnen. Die Zuständigkeiten der bisherigen Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen gehen sofort auf den Reichsverkehrsminister über.

2.

Die Dienststellen und Bediensteten der bisherigen Österreichischen Bundesbahnen führen ihre Geschäfte vorläufig bis zu weiterer Anordnung in der bisherigen Weise und mit den bisherigen Zuständigkeiten weiter.

3.

Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen führt die Bezeichnung „Reichsverkehrsministerium, Abwicklungsstelle Österreich", die Bundesbahndirektionen führen die Bezeichnung „Reichsbahndirektionen".

Berlin, den 18. März 1938.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller.

Frankreich.

Übersetzung[1]

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen[2].

Auf den Bericht des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers und unter Berücksichtigung des Gesetzes vom 31. August 1937 und der

[1] Um den Sinn tunlichst genau wiederzugeben, ist möglichst wortgetreu übersetzt worden. Die wenigen zur grammatikalisch-stilistischen Verdeutlichung nötigen Wortzusätze im Deutschen sind durch Klammer ( ) ersichtlich gemacht.

[2] Die neugebildeten französischen Staatsbahnen sind der Sache nach eine reine Staatsbahn; denn der Staat hat darin den allein maßgebenden Einfluß. Der Form nach sind sie aber — entsprechend der Entstehung und Tradition der französischen Eisenbahnen — eine „Gesellschaft": Société Nationale des Chemins de fer Français. Dem entspricht auch die Art ihrer Begründung als Gesellschaft durch Gesetz und durch Übernahme-„Vereinbarungen" zwischen dem Staat und den früheren Gesellschaften (vgl. Archiv 1938 S. 197). So erklärt es sich auch, daß diese „Gesellschaft" trotz des in ihr maßgebenden Einflusses des Staates noch besondere „Statuten" besitzt, die vom Staat erlassen sind (veröffentlicht im Journal Officiel vom 1. Januar 1938). Ebenso entspricht es französischer Übung, daß der Staat, wie bei einer Privatgesellschaft, für die neuen Staatsbahnen gleichsam Konzessionsbedingungen aufgestellt und in der in Frankreich üblichen Form als Lastenheft („Cahier de charge") bekanntgemacht hat. Der Wortlaut dieses neuen Lastenheftes der Nationalen Gesellschaft der Französischen Eisenbahnen ist nachstehend abgedruckt. Der Inhalt ist in mehrfacher Hinsicht neuartig und bemerkenswert.

diesem angeschlossenen Konvention über die Neuorganisation der Leitung der Eisenbahnen, insbesondere des Artikels 7 dieses Gesetzes folgenden Inhalts:

„Vor dem 1. Januar 1938 wird eine durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und durch den Finanzminister gegengezeichnete Verordnung des Staatsrats nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft das gemeinsame Lastenheft für die von der Gesellschaft ausgeübten Konzessionen[1] einführen und die Abänderungen des dem Gesetz vom 4. Dezember 1875 beigebenen Lastenhefts, insbesondere der Artikel 3, 13, 20, 27, 32, 35 bis 41, 42 bis 50, 62, 68 und 69 des genannten Lastenhefts, festsetzen",

ferner unter Berücksichtigung der Konvention vom 7. Oktober 1931, bestätigt durch das Gesetz vom 30. Oktober 1935, betreffend die volle Ausgleichung der durch die großen Eisenbahnnetze den Kriegsanvaliden, Kriegerwitwen und den alten Heeresangehörigen vorbehaltenen Stellen;

ferner unter Berücksichtigung des Gutachtens des Großsiegelbewahrers als Justizminister, des Ministers der Nationalen Verteidigung und Kriegsministers, des Ministers des Innern, des Ministers der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung und des Ministers der Pensionen;

schließlich unter Berücksichtigung der Bemerkungen der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen

ordnet der Präsident der französischen Republik nach Anhörung des Staatsrates folgendes an:

Art. 1. — Die Konzessionen, deren Ausübung durch das genannte Gesetz vom 31. August 1937 der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen übertragen worden sind, werden den Bedingungen des Lastenhefts, das der gegenwärtigen Verordnung beigegeben ist, unterstellt.

Art. 2. — Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister sind angewiesen, jeder seiner Zuständigkeit entsprechend, diese Verordnung, die mit ihrer Anlage im Journal officiel veröffentlicht wird, durchzuführen.

Geschehen zu Paris, den 31. Dezember 1937.

gez. Albert Lebrun,
Der Präsident der Republik.
Der Minister der öffentlichen Arbeiten:
gez. Henri Queuille.
Der Minister der Finanzen:
gez. Georges Bonnet.

[1] „Lastenheft" hat im französischen Eisenbahnrecht den Sinn des „Verzeichnisses der Vorbehalte, Beschränkungen, Belastungen und Bedingungen, die der konzessionierten Eisenbahn in Ausübung ihres Konzessionsbetriebes auferlegt werden". Da das französische Recht weder ein öffentliches Eisenbahngesetz (etwa entsprechend dem preußischen Eisenbahngesetz vom 2. November 1838), noch ein privates Eisenbahntransportrecht (entsprechend etwa unserer EVO bzw. dem IÜG) für das französische Binnenrecht besitzt, schließlich auch der Code Napoléon nicht privatrechtliche Vertragsfreiheit, sondern nur die in ihm geregelten Vertragsarten kennt, sind und müssen die französischen, in den (gesetzesmäßigen) Konzessionsurkunden enthaltenen Rechtssatzungen, d. h. die sog. Lastenhefte, um vieles weitergreifend sein als etwa die in deutschen Eisenbahnkonzessionsurkunden enthaltenen Rechtssatzungen und Vorbehalte.

Lastenheft (Cahier des charges)

über die durch die Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen betriebenen Strecken.

Art. 1. — Dieses Lastenheft findet auf die Strecken Anwendung, deren Betriebsführung die Konvention vom 31. August 1937, bestätigt durch Gesetz vom gleichen Tage, der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen, die nachstehend als „Nationale Gesellschaft" bezeichnet wird, übertragen hat.

Abschnitt I.

Unterhaltung und Betrieb.

Art. 2. — Die Eisenbahnen und all ihr Zubehör sind dauernd in gutem Zustand zu erhalten mit der Maßgabe, daß die Notwendigkeiten des Güter- und sonstigen Verkehrs stets mit Leichtigkeit und Sicherheit wahrgenommen werden können.

Indessen wird, wenn für eine Strecke oder einen Streckenabschnitt die Ermächtigungen des Artikels 8 anzuwenden sind, die vorbezeichnete Verpflichtung eingeschränkt, entweder auf die Notwendigkeiten der Aufrechterhaltung des eingeschränkten Beförderungsdienstes oder, wenn der Verkehrsdienst vollkommen aufgehoben oder durch eine andere Beförderungsart als durch die Eisenbahn ausgeführt wird, auf die Maßnahmen, die in bezug auf den rohen Unterbau (als solchen) zur Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit oder zur Berücksichtigung von Rechten Dritter nötig sind. Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann außerdem nach Untersuchung und nach Verständigung der Kriegs- Marine- und Luftminister die Nationale Gesellschaft ermächtigen, die durch veränderte Verkehrsbedienung unnötig gewordenen Anlagen der Eisenbahn aufzulassen.

Die Kosten der Unterhaltung und der gewöhnlichen und außergewöhnlichen Erneuerung sind der Betriebsrechnung der Nationalen Gesellschaft anzulasten.

Art. 3. — Die Anlagezuwachs darstellenden Arbeiten (travaux complémentaires), deren Aufwand auf Anlagerechnung zu nehmen ist, können sich beziehen entweder auf die Durchführung der im Artikel 41 der Konvention vom 31. August 1937 vorgesehenen Programmpunkte, oder (sie können sich beziehen auf) den Rahmen der Programme, die (künftig) einer ausdrücklichen Ermächtigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu unterbreiten sein werden unter den durch einen Ministerialerlaß noch festzulegenden Bedingungen. Derartige Vorhaben werden insbesondere die Beständigkeit, Zweckmäßigkeit und Nützlichkeit der (geplanten) Arbeiten ebenso wie die geldmäßige Höhe der Aufwendungen angeben müssen.

Im Rahmen der genehmigten Ausführungen und in den Grenzen der genehmigten Gesamtaufwendungen führt die Nationale Gesellschaft die Arbeiten unter Regelung der Einzelheiten der Vorhaben aus.

Art. 4. — Wenn Staatsstraßen, Bezirksstraßen, Vizinalstraßen, Landstraßen oder Privatstraßen von der Eisenbahn in Straßenhöhe gekreuzt werden, müssen die Gleise ohne jede Erhebung oder Einsenkung in die Straßen und in der Weise eingebaut werden, daß hieraus keine Behinderung des Straßenfahrzeugverkehrs entsteht.

Vorbehaltlich der vom Minister der öffentlichen Arbeiten im Hinblick auf besondere örtliche Verhältnisse gebilligten Abweichungen darf Kreuzung von

Eisenbahnen und Straßen in gleicher Ebene in einem unter 35 Grad betragenden Winkel nicht statthaben.

Der Minister setzt nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft die Bedingungen fest, denen schienengleiche Übergänge entsprechen müssen, wenn die Nationale Gesellschaft befreit werden soll, an schienengleichen Übergängen Schranken, wie nach Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 vorgesehen, zu errichten, zu unterhalten und durch Schrankenwärter bedienen zu lassen. Die Liste der Übergänge in Schienenhöhe, für die diese Befreiung gilt, ist von der Nationalen Gesellschaft aufzustellen und dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 5. — Die Nationale Gesellschaft ist von der im Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 vorgeschriebenen Einrichtung und Unterhaltung von Einfriedigungen des Bahnkörpers an denjenigen Bahnanlagen befreit, die den Bedingungen entsprechen, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Vorschlag der Nationalen Gesellschaft festgesetzt werden.

Art. 6. — Die Lokomotiven, Tender, Personenwagen und sonstigen Fahrzeuge jeder Art, die in Züge eingestellt werden, müssen den Bedingungen entsprechen, die der Minister im Interesse der Sicherheit und der Betriebsführung der Eisenbahn für notwendig erachtet.

Die Nationale Gesellschaft unterhält die Lokomotiven, Wagen und Fahrzeuge aller Art, die für die Betriebsführung der Eisenbahn notwendig sind, in gutem Zustand.

Art. 7. — Durch allgemeine Anordnungen der öffentlichen Verwaltung werden, nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft, die Maßvorschriften und die nötigen Bestimmungen getroffen, um die Ordnung, die Sicherheit und die Betriebsführung der Eisenbahn, wie auch die Erhaltung der zum Eisenbahnbetrieb zugehörigen Anlagen, sicherzustellen.

Die Aufwendungen, die die Ausführung der auf Grund dieser Anordnungen vorgeschriebenen Maßnahmen erfordert, gehen zu Lasten der Nationalen Gesellschaft.

Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, die Dienstanweisungen, die sich auf die Verwaltung und Betriebsführung der Eisenbahn beziehen, der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu unterbreiten.

Anordnungen der im vorstehenden Absatz erwähnten Art sind verbindlich nicht nur für die Nationale Gesellschaft, sondern für jeden, der künftighin die Ermächtigung erwirbt, Eisenbahnlinien als Anschluß- oder Verlängerungsbahnen zu errichten, und allgemein (auch) für alle Personen, die die Einrichtungen der Eisenbahn benutzen.

Die Fahrpläne der Züge im Regelpersonenverkehr unterliegen der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Maßgabe von durch Ministerialerlaß (noch) festzustellenden Bedingungen. Sie treten mit dem Tag der angekündigten Wirksamkeit vorläufig in Kraft, wenn nicht der Minister dagegen Einspruch erhebt.

Sie sind auf den Bahnhöfen dem Publikum zur Verfügung zu stellen unter den Bedingungen, die auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt werden werden.

Art. 8. — Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann die Nationale Gesellschaft zur Einschränkung oder sogar Einstellung des Dienstes ermächtigen auf

Strecken oder Streckenabschnitten, wenn er dafürhält, daß auf jenen Strecken oder Streckenteilen die Aufrechterhaltung des Dienstes weder durch Verkehrsbedürfnisse gerechtfertigt, noch angesichts des Vorhandenseins anderer Beförderungsmittel mehr geboten ist.

Er kann in gleicher Weise die Nationale Gesellschaft ermächtigen, unter ihrer Kontrolle und Verantwortung die Übernahme des (bisherigen) Dienstes der stillgelegten Eisenbahnstrecken oder Streckenabschnitte durch ein anderes Beförderungsmittel und auf anderer Beförderungsstrecke als der Eisenbahn einzurichten oder einrichten zu lassen; in diesem Fall untersteht der Dienst dieses Ersatzverkehrs — an Stelle der in diesem Lastenheft festgelegten Bedingungen — den Bedingungen und Anordnungen, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft nach Verständigung der beteiligten Minister festgelegt werden.

Art. 9. — Die Pläne für den Erwerb oder für die Erneuerung von Fahrzeugen, Anlageteilen und Ausrüstungsgegenständen, deren Anschaffung über Anlage verrechnet werden soll, unterliegen der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach den im Artikel 3 dieses Lastenhefts für die zusätzlichen Arbeiten an Eisenbahnanlagen festgesetzten Bedingungen. Die Beschaffungen und Aufträge werden, in gleicher Weise wie die für die Unterhaltung und Betriebsführung von der Nationalen Gesellschaft eingegangenen Bindungen, nur unter Einhaltung der in den grundsätzlichen Bestimmungen festgelegten Bedingungen endgültig verbindlich.

Abschnitt II.

Beförderungspreise und Beförderungsbestimmungen für den Personen- und Güterverkehr.

Art. 10. — Die Nationale Gesellschaft hebt während der ganzen Dauer ihrer Betriebsführung als Entgelt für die von ihr übernommenen Pflichten und die ihr gemachten Auflagen die Beförderungspreise und die zusätzlichen Gebühren, wie sie gemäß den Artikeln 14 bis 16 nachstehend festgelegt sind, ein.

Wenn die Preisbildung auf Grundlage der kilometrischen Entfernungen erfolgt, sind die Entfernungen mittels vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Entfernungstafeln zu bestimmen.

Art. 11. — Die regelmäßigen Personenzüge müssen Plätze in genügender Anzahl aufweisen, um die in den Geschäftsstellen der Eisenbahn Abfertigung begehrenden Reisenden aufzunehmen. Jedoch kann der Minister der öffentlichen Arbeiten die Nationale Gesellschaft ermächtigen, entweder für dauernd oder für Zeiten ausnahmsweise großen Andrangs die Zahl der vorgehaltenen Plätze in bestimmt bezeichneten Zügen zu begrenzen. Eine Liste dieser Züge ist von der Nationalen Gesellschaft aufzustellen und öffentlich bekanntzugeben.

Eine gewisse Anzahl Plätze kann für Fahrten auf kurzen Strecken mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten als Stehplätze vorgehalten werden.

Die gemäß den Bedingungen der nachstehenden Artikel 14 bis 16 aufgestellten Tarife können auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft alle Maßnahmen vorschreiben, die geboten sind, um in Zeiten großen Andrangs die zeitliche Verteilung des Verkehrs sicherzustellen.

Art. 12. — Vorbehaltlich in den Tarifen für bestimmte Arten von Fahrkarten und Zügen vorgesehener Ausnahmen hat jeder Reisende für Gepäck nicht über 30 kg Gewicht keine weiteren Kosten für die Beförderung als die durch die Tarife vorgesehene Gepäckeinschreibungsgebühr zu bezahlen; diese Gebührenbefreiung gilt nicht zugunsten freifahrender Kinder, und bei zu halbem Preis beförderten Kindern beschränkt sie sich auf ein Freigepäck von 20 kg.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann die Nationale Gesellschaft ermächtigen, für gewisse besonders bezeichnete Züge, deren Liste von der Nationalen Gesellschaft öffentlich bekanntzugeben ist, die Zulassung von Reisegepäck zu beschränken oder die Vergünstigung für Freigepäck aufzuheben.

Art. 13. — Die Nationale Gesellschaft kann die Beförderung von unteilbaren Gütergesamtheiten nicht verweigern, die sie mit den normalen Betriebsmitteln zu befördern imstande ist.

Für die unteilbaren Gütergesamtheiten, für die die Tarife keine Beförderungspreise und Beförderungsbedingungen vorschreiben, deren Beförderung (aber) die Nationale Gesellschaft für möglich erachtet, bestimmt diese die Beförderungspreise, die Beförderungsbedingungen und Lieferfristen, die dem Minister der öffentlichen Arbeiten mitzuteilen sind und vollgültig anwendbar werden, wenn dieser nicht innerhalb fünf Tagen dagegen Einspruch erhebt. Die Nationale Gesellschaft muß in diesem Fall mindestens während drei Monaten die gleichen Frachtzugeständnisse zu denselben Bedingungen auch für alle anderen Verkehrstreibenden einräumen, die in diesem Sinne Verlangen stellen.

Art. 14. — 1. a) Die von der Nationalen Gesellschaft vorgebrachten Vorschläge für neue Tarife oder für Tarifänderungen sind einen Monat vorher in den von der Nationalen Gesellschaft bezeichneten Bahnhöfen öffentlich bekanntzugeben entweder durch Anschlag oder durch öffentliches Auflegen der neuen oder geänderten Tarifbestimmungen, auf das durch Anschlag hinzuweisen ist; sie sind gleichzeitig den Handels- und Landwirtschaftskammern vorzulegen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten veranlaßt die Veröffentlichung im Journal officiel, und zwar binnen einer Höchstfrist von zehn Tagen nach Eingang der Tarifvorschläge im Ministerium.

Die vorgeschlagenen Tarife werden durch die Nationale Gesellschaft vorläufig in Kraft gesetzt nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tag ihrer Veröffentlichung im Journal officiel, wenn nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten die Nationale Gesellschaft wenigstens sechs Tage vor Ablauf dieser Frist wissen läßt, daß er dagegen Einspruch zu erheben gedenkt.

In diesem Fall muß der Minister in einem Zeitraum von zwei Monaten nach der Veröffentlichung der Tarifvorschläge im Journal officiel entscheiden. Wird keine derartige Entscheidung getroffen, tritt der Tarif bei Ablauf dieser Frist endgültig in Kraft.

Der Minister kann eine dem Gutachten des Höchsten Rats des Transportwesens widersprechende Entscheidung nur nach einer nochmaligen Beratung (durch den Rat) treffen.

Indessen beziehen sich die vorstehenden Bestimmungen dieses Artikels nicht auf Vorschläge von Tarifen, die auf Fürsorgemaßnahmen abzielen oder deren Zweck Herbeiführung des finanziellen Gleichgewichts im Rahmen der Artikel 18 und 19 der Konvention vom 31. August 1937 ist; diese unterstehen für ihre Inkraftsetzung den Bestimmungen des vorletzten Absatzes des vorerwähnten Artikels 18.

b) Die Tarife können die Angabe eines Höchstpreises und eines Mindestpreises zum Inhalt haben.

In diesem Fall sind die (jeweiligen) Beförderungspreise im Rahmen dieser Höchst- und Mindestsätze in der im ersten Absatz des Abschnitts a) dieses Artikels vorgeschriebenen Weise bekanntzugeben und dem Minister der öffentlichen Arbeiten mitzuteilen, der die Veröffentlichung nach der Bestimmung im zweiten Absatz des genannten Abschnitts gewährleistet. Diese Preise können nach Ablauf eines Zeitraums von vierzehn Tagen nach Eingang der Mitteilung beim Minister angewendet werden, wenn nicht der Minister wenigstens drei Tage vor Ablauf dieser Frist der Nationalen Gesellschaft seine Absicht, Einspruch zu erheben, mitteilt.

Die derart innerhalb der Grenzen von Höchst- und Mindestsätzen festgelegten Beförderungspreise gelten für die Höchstdauer eines Jahres und können eine zweimalige Verlängerung von höchstens je sechs Monaten erfahren. Wenn nach Ablauf der zweijährigen Anwendungszeit die Beibehaltung eines Preises gerechtfertigt erscheint, muß er zum Gegenstand eines Tarifvorschlags in der im vorstehenden Abschnitt a) vorgesehenen Weise gemacht werden.

c) In all den Fällen, in denen nach den Bestimmungen der vorstehenden Abschnitte a) und b) zu einer Senkung der Beförderungspreise im Personen- oder im Güterverkehr geschritten worden ist, können die ermäßigten Preise erst nach Ablauf von drei Monaten wieder erhöht werden, mit Ausnahme von Fällen, in denen die Anwendung der Tarifermäßigungen von vornherein auf eine kürzere Frist (als drei Monate) begrenzt worden war, sowie des Falles der Wiederheraufsetzung von Tarifen, die zur Herbeiführung des finanziellen Gleichgewichts der Nationalen Gesellschaft vorgeschlagen wird, wie dies im Artikel 18 der Konvention vom 31. August 1937 vorgesehen ist.

2. Die Nationale Gesellschaft ist ermächtigt, unter dem Vorbehalt, daß die Vereinbarungen nur nach der im nachstehenden Absatz 3 vorgesehenen Bestätigung in Kraft treten, mit einem oder mehreren Güterversendern oder Güterempfängern Vereinbarungen abzuschließen, die für den Transport dieser Güter Preise und Beförderungsbedingungen festsetzen, die von den (allgemein) in Kraft befindlichen Tarifen abweichen und der besonderen Lage des oder der Güterversender oder -empfänger angepaßt sind.

Diese Abmachungen dürfen nicht zur Wirkung haben, daß einem oder mehreren Versendern oder Empfängern Vorteile zugestanden werden, die (anderen) in gleicher Lage befindlichen Versendern oder Empfängern nicht zugestanden sind.

Jede Vereinbarung im Sinne der vorstehenden Bestimmungen wird im Journal officiel, wie es im Absatz 2 des Abschnitts a) vorgesehen ist, bekanntgegeben; sie ist ferner dem im Absatz 3 folgende desselben Abschnitts und dem im Abschnitt b) vorgeschriebenen Verfahren unterworfen; sie muß durch den Minister der öffentlichen Arbeiten bestätigt werden.

Die Vereinbarungen werden für einen ein Jahr nicht überschreitenden Zeitraum getroffen. Die Geltungsdauer kann alsdann durch stillschweigende Erneuerung auf weitere ein Jahr nicht überschreitende Zeiträume ausgedehnt werden; in diesem Fall unterrichtet die Nationale Gesellschaft mindestens drei Monate vor Ablauf dieses Zeitraums den Minister der öffentlichen Arbeiten von der Verlängerung der Vereinbarung. Diese Mitteilung ist im Journal officiel

nach den im Absatz 2 des vorstehenden Abschnitts a) vorgesehenen Bestimmungen bekanntzugeben.

Die Nationale Gesellschaft teilt mindestens drei Monate vorher dem Minister der öffentlichen Arbeiten jede Aufhebung der Vereinbarungen, die vor dem durch die Vereinbarungen festgesetzten Zeitpunkt kraft Übereinkunft zwischen den Parteien stattfindet, mit. Diese Mitteilung ist im Journal officiel nach den Bestimmungen des vorstehenden Absatzes zu veröffentlichen.

Abänderungen einer bestehenden Vereinbarung können nur nach der gleichen Weise durchgeführt werden, wie sie für den ursprünglichen Abschluß der Vereinbarung vorgeschrieben ist.

Nach Ablauf des ersten Zeitabschnitts der Durchführung einer Vereinbarung kann der Minister der öffentlichen Arbeiten jederzeit nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft die Wirksamkeit dieser Vereinbarung aufheben, indem er seine Entscheidung drei Monate vorher der Nationalen Gesellschaft mitteilt.

Art. 15. — Wenn die Senkung ganzer Tarife oder von Teilen von Tarifen vom Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Finanzminister nach den Bestimmungen im letzten Absatz des Artikels 18 der Konvention vom 31. August 1937 gefordert wird, muß die Nationale Gesellschaft innerhalb eines Monats nach erfolgter Zustellung einer entsprechenden Aufforderung dem Minister der öffentlichen Arbeiten die notwendigen Vorschläge vorlegen unter Beifügung einer Darstellung der durch die beabsichtigte Tarifsenkung zu erwartenden Einnahmeverluste.

Die Inkraftsetzung dieser Vorschläge, die nach den zwei ersten Absätzen des Abschnitts a) des vorstehenden Artikels angekündigt und veröffentlicht werden müssen, ist der Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten unterworfen, der den Zeitpunkt des Inkrafttretens nach Entscheidung des Parlaments über den im letzten Absatz des Artikels 18 der Konvention vom 31. August 1937 vorgesehenen Kredit festsetzt.

Art. 16. — 1. Die Nationale Gesellschaft ist bei Einführung von Ausfuhrtarifen von den Formvorschriften des vorherigen Anschlags oder Auflegens dieser Tarife auf den in Frage kommenden Bahnhöfen befreit.

Sie unterbreitet in diesem Fall dem Minister der öffentlichen Arbeiten alle Vorschläge, sei es, daß sie die Ermäßigung der Beförderungspreise für die zur Ausfuhr bestimmten Güter, sei es, daß sie die Änderung der grundsätzlichen Beförderungsbedingungen zum Ziele haben. In den diesbezüglichen Vorschlägen muß die Anwendungsdauer, die, abgesehen von den im Absatz c) des vorstehenden Artikels 14 vorgesehenen Ausnahmen, keinesfalls weniger als drei Monate betragen soll, angegeben sein.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird die Veröffentlichung der Vorschläge (der Nationalen Gesellschaft) im Journal officiel in Formen, die von ihm noch festgestellt werden, innerhalb einer Frist von höchstens vier Tagen seit ihrem Einlauf im Geschäftsgang des Ministeriums veranlassen.

Wenn binnen eines Zeitraums von fünf Tagen nach der Einbuchung der Vorschläge im Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Minister der Nationalen Gesellschaft seine ablehnende Stellungnahme nicht angezeigt hat, werden die Tarifvorschläge vorläufig anwendbar, frühestens fünf Tage nach ihrer Veröffentlichung im Journal officiel.

Diese Tarife werden unmittelbar zur Kenntnis der Öffentlichkeit durch Anschläge gebracht, die in den von der Nationalen Gesellschaft bezeichneten Bahnhöfen angebracht werden.

Jedesmal, wenn die Nationale Gesellschaft nach der Mindestfrist von drei Monaten, wie sie durch den Absatz c) des vorstehenden Artikels 14 festgesetzt ist, die von ihr ermäßigten Ausfuhrtarife wieder erhöhen will, ist sie verpflichtet, ihr Verfahren hierbei den in Absatz a) des angeführten Artikels vorgesehenen Vorschriften anzupassen.

2. Hinsichtlich des Durchfuhrgüterverkehrs kann der Minister der öffentlichen Arbeiten die Nationale Gesellschaft ermächtigen, die Preise zu erheben und die Beförderungsbestimmungen zur Anwendung zu bringen, die die Nationale Gesellschaft für die am geeignetsten hält, um den Wettbewerb, der ihr durch die ausländischen Wege gemacht wird, zu bekämpfen.

Sie ist in diesem Fall an keine Formvorschrift betreffs vorherigen Anschlags oder Vorlage von Tarifentwürfen und auch an keine Frist gebunden, weder für die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze, noch für die Durchführung der Wiedererhöhung der gesenkten Frachtpreise. Die Nationale Gesellschaft teilt dem Minister der öffentlichen Arbeiten am Tage vor dem Inkraftsetzen die Beförderungspreise und -bedingungen mit, die für die Durchfahrsendungen zur Anwendung kommen.

Abgesehen von Auslobungsbestimmungen (dispositions exceptionnelles), durch die die Frachtpreise direkt oder im Weg der Absetzung auf die Parität mit konkurrierenden fremden Strecken gebracht werden, muß jeder Tarif dieser Art auf einem tatsächlichen Preis beruhen, d. h. er muß für jede Art Gut einen einheitlichen Gesamtpreis je Tonne aufweisen, der die Beförderungskosten und Nebengebühren jeder Art von der Eingangsgrenze bis zur Ausgangsgrenze umfassen muß.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann bestimmen, daß der Gesamtpreis bei einem Durchfuhrtarif für alle an derselben Küste belegenen Seehäfen gleich ist.

Jeder Durchfuhrtarif ist auf den in Betracht kommenden Bahnhöfen vor seiner Inkraftsetzung öffentlich entweder durch Anschlag oder durch Auslegen des neuen oder geänderten Textes bekanntzugeben.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann zu jedem Zeitpunkt die Anwendung von Durchfuhrtarifen verbieten.

Art. 17. — Die Einhebung der Preise hat ohne Unterschied und ohne irgendwelche Begünstigung zu erfolgen.

Jeder Sondervertrag, der zum Ziel hat, einem oder mehreren Verfrachtern eine Ermäßigung auf die bestehenden Tarife oder Vereinbarungen einzuräumen, ist ausdrücklich verboten.

Jedoch ist diese Bestimmung weder anwendbar auf Verträge zwischen den öffentlichen Verwaltungen und der Nationalen Gesellschaft noch auf Preisherabsetzungen oder Preisnachlässe auf Grund einer von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und von dem Finanzminister gemeinsam erlassenen Anordnung.

Art. 18. — Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, Personen, Tiere, Lebensmittel, Güter und sonstige Gegenstände, die ihr anvertraut werden, unausgesetzt mit Sorgfalt, Pünktlichkeit und Schnelligkeit und ohne Bevorzugungen zu machen zu befördern.

Bei der Beförderung in Triebwagen beschränkt sich die Verpflichtung zur Beförderung von Gütern und Gepäck auf das Gut, das nach Art, Umfang und Gewicht das betreffende Betriebsmittel zu fassen vermag.

Soweit durch den Minister der öffentlichen Arbeiten nicht Befreiung erteilt wird, sind Güter, Tiere und Beförderungsgegenstände jeglicher Art auf dem Abgangs- und Zielbahnhof in besonderen Büchern in der Zeit- und Reihenfolge ihrer Annahme einzutragen, wobei im Buch des Abgangsbahnhofs Angabe über den Gesamtpreis für die Beförderung zu machen ist.

Güter, die den gleichen Bestimmungsort haben und (deren Beförderung) gleichen Tarifbedingungen unterworfen ist, sind in der Reihenfolge ihres Eintrags in die Bücher auf dem Abgangs- und Zielbahnhof abzufertigen; jedoch erstreckt sich diese Verpflichtung nur auf solche Güter, die nicht die Benutzung von Betriebsmitteln besonderer Wesensart beanspruchen, die die Nationale Gesellschaft nicht in solch großer Anzahl vorzuhalten verpflichtet ist, um unmittelbar sämtlichen Anforderungen zu genügen. Die Arten Betriebsmittel, die als Spezialbetriebsmittel zu betrachten sind, werden auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft vom Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt.

Jede Abfertigung von Gütern muß auf Verlangen des Absenders durch einen Frachtbrief bestätigt werden, von dem eine Ausfertigung in Händen der Nationalen Gesellschaft bleibt und die zweite Ausfertigung dem Absender (ausgehändigt wird). Verlangt der Absender keinen Frachtbrief, muß ihm die Nationale Gesellschaft spätestens 24 Stunden nach Einlieferung des Gutes einen Empfangsschein aushändigen. Wird der Empfangsschein unmittelbar nicht ausgehändigt, so ist nach der Annahme des Beförderungsgutes ein vorläufiger Empfangszettel nach vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft getroffenen Anordnungen aufzustellen. Die vorbezeichnete Frist von 24 Stunden kann für gewisse Sonderfälle vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft verlängert werden.

Art. 19. — 1. Innerhalb der durch Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten festgelegten Höchstgrenzen sind in den Tarifen, die gemäß Artikel 14 bis 16 aufzustellen sind, die Fristen festzusetzen für die Abfertigung, für die Beförderung von Bahnhof zu Bahnhof, für den Übergang über gewisse Punkte des Eisenbahnnetzes der Nationalen Gesellschaft oder über Verbindungspunkte dieses Netzes mit Linien eines anderen Eisenbahnnetzes oder umgekehrt, sowie für die Auslieferung und für das Liefer-Bereitstellen von Tieren, Lebensmitteln, kaufmännischen und sonstigen Gütern am Bestimmungsbahnhof.

2. Ausnahmsweise sind die vorerwähnten, für die Transporterledigung festgelegten Fristen für die Nationale Gesellschaft nicht bindend, wenn infolge der Unterbrechung eines anderen Verkehrsmittels die Menge der auf die Eisenbahnbeförderung verwiesenen Güter das normale Beförderungsvermögen überschreitet. In diesem Fall kann ein Vorrang gewährt werden für die Beförderung derjenigen Güter, die gewissen, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgelegten und in den Tarifen oder Einzelvereinbarungen gemäß vorstehend Artikel 14 bis 16 vorgesehenen Voraussetzungen entsprechen.

Gegebenenfalls bestimmt der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Vorschlag der Nationalen Gesellschaft die Eisenbahnlinien, auf denen die Fristen aufgehoben werden können, (ebenso wie) die Dauer dieser Aufhebung sowie auch die Verlängerung der Fristen.

3. Unter Vorbehalt allgemeiner Bestimmungen für die Zeiten der Öffnung und Schließung der Bahnhöfe und Abfertigungsstellen setzen die Tarife die Tage und Stunden für Annahme und Auslieferung der Güter fest; auch treffen sie Bestimmungen über die Behandlung der durch Nachtzüge angelieferten und für die Marktversorgung in den Städten bestimmten Lebensmittel.

Die Nationale Gesellschaft kann die so festgesetzten Bestimmungen abändern, wenn es in besonderen örtlichen Verhältnissen, im Interesse der Verkehrsabwicklung oder der Organisation des Dienstes begründet ist; über diese Abänderungen, die auf den zuständigen Bahnhöfen öffentlich bekanntzugeben sind, ist innerhalb fünf Tagen dem Minister der öffentlichen Arbeiten Aufschluß zu geben.

Art. 20. — Die Nationale Gesellschaft muß entweder selbst oder durch einen Beauftragten, für den sie verantwortlich ist, die Beförderungsgüter am Wohnsitz der Absender abholen und am Wohnsitz der Empfänger ausliefern. Zu der Abholung vom oder zu der Zuführung zum Wohnsitz ist sie nicht verpflichtet außerhalb ges geschlossenen Wohngebietes und auch nicht für Bahnhöfe, die Ortschaften von weniger als 5000 Einwohnern bedienen, oder wenn eine Ortschaft von über 5000 Einwohnern mehr als 5 km vom Bahnhof der Eisenbahn entfernt ist.

Die Nationale Gesellschaft kann weiter auch selbst oder durch einen Beauftragten, für den sie verantwortlich ist, die Abholung und Zuführung der Beförderungsgüter in Geschäftsräumen oder Niederlagen bewerkstelligen, die sie an beliebigen oder in den Geschäftsstellen der von ihr bestellten Beauftragten einrichten kann.

Die Gebührentarife sind nach öffentlicher Bekanntgabe durch Anschlag oder Auslegen auf den von ihnen betroffenen Bahnhöfen dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorzulegen, und sie treten nach Ablauf von 15 Tagen in Kraft, wenn der Minister innerhalb dieser Frist nicht gegenteilige Stellung nimmt.

Den Absendern und Empfängern steht es frei, selbst und auf ihre Kosten die Bestellung der Beförderungsgüter vom und zum Bahnhof zu besorgen. Jedoch können die gemäß den Artikeln 14 bis 16 aufgestellten Tarife auch die amtliche Zuführung zum Wohnsitz des Empfängers für die Gesamtheit der Beförderungsgüter einer gewissen Art wie auch für einzelne (dann) besonders festgelegte Fälle einbeziehen.

Art. 21. — Unter Vorbehalt der Bestimmungen für die Sicherstellung der Gleichordnung der Beförderung kann die Nationale Gesellschaft mit jedem Transportunternehmen die Vereinbarungen treffen, die notwendig sind, um die öffentlichen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen und den Notwendigkeiten der ihr aufgetragenen Beförderungsdienstleistung gerecht zu werden.

Jedoch ist, wenn mehrere Unternehmen die durch eine derartige Vereinbarung erfaßte Verkehrsverbindung bedienen, die Vereinbarung der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu unterbreiten.

Abschnitt III.

Bestimmungen für verschiedene öffentliche Verwaltungen.

Art. 22. — Die Heeres- oder Marineangehörigen, die in Gruppen, geschlossenen Abteilungen oder allein — im dienstlichen Auftrag oder in zeitlich begrenzter Verabschiedung oder im Urlaub oder unter die Fahnen gerufen oder nach Entlassung zu ihren Wohnsitzen zurückkehrend — reisen, genießen für ihre

Person, ihre Pferde, Maulesel oder andere in die Heereskontrolle eingetragenen Tiere und in gleicher Weise auch für ihr Gepäck folgende Vergünstigungen:

die Heeres- und Marineangehörigen werden mit ihrem Gepäck zu einem Viertel des für die sonstigen Reisenden und ihr Gepäck gültigen Normaltarifs befördert;

die Tiere, unbeschadet der Zahl und Eigenschaft der Begleiter, zu einem Drittel des normalen, durch die Gütertarife für alle Verbindungen ohne Sonderbestimmungen festgesetzten Beförderungspreises.

Diese Vergünstigungen beziehen sich nur auf den Beförderungspreis an sich, ausschließlich der Nebengebühren und der für die Benutzung von bestimmten Wagen oder bestimmten Zügen vorgesehenen Zuschläge.

Wenn die Regierung Truppen und Material des Heeres, der Marine oder Luftfahrt nach einem in den Eisenbahndienst einbezogenen Punkte zu bringen hat, ist die Nationale Gesellschaft verpflichtet, in kürzester Weise alle ihre Beförderungsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Beförderung dieser wie auch der in geschlossenen Einheiten einzelner Wagen oder vollständiger Züge reisenden Heeres- und Marinetransporte wird durch die in dem nachstehenden Artikel 26 angegebenen Bestimmungen geregelt.

Art. 23. — Auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten und nach Stellungnahme des Finanzministers, Kriegsministers, Marine- und Luftfahrtministers hat die Nationale Gesellschaft laufend in dem Zustand angemessener Unterhaltung zu erhalten und nötigenfalls wieder in diesen Zustand zu bringen: einerseits, die Strecken und Anlagen, die stillgelegt werden oder deren Unterhaltung nach den im zweiten Absatz des obenstehenden Artikels 2 bezeichneten Bestimmungen eingeschränkt oder eingestellt werden konnte —, andererseits Materialien jeder Art, die über die Erfüllung der Notwendigkeiten des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses der Nationalen Gesellschaft hinaus für unentbehrlich erachtet werden.

Die Nationale Gesellschaft hat ferner ohne Gewinn und Verlust alle vom Kriegsminister verlangten und durch den Minister der öffentlichen Arbeiten bestätigten Arbeiten und Vorarbeiten zur Errichtung neuer Strecken und zur Errichtung oder Umgestaltung von Eisenbahnanlagen auszuführen.

Art. 24. — Die mit der Überwachung der Eisenbahn im Interesse der Steuer- und Zollerhebung beauftragten Beamten der Verwaltung der indirekten Steuern und des Zolls sind in Ausübung ihres Dienstes in den Fahrzeugen der Nationalen Gesellschaft frei zu befördern. Gleiches gilt für die Heeres- und Marineangehörigen, denen der Ordnungsdienst in den Zügen oder den Anlagen der Eisenbahnen übertragen ist.

Art. 25. — Die Nationale Gesellschaft hat auf jedes Ansuchen die Wagen oder sonstigen Fahrzeuge mit Zelleneinbau im gewöhnlichen Zugdienst verkehren zu lassen, die für den Transport von Verhafteten, Angeklagten oder Verurteilten benutzt werden.

Die für diesen Dienst benötigten Wagen werden auf Kosten des Staats oder der Bezirke (Départements) gebaut; Formen und Maße dieser Fahrzeuge werden nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft gemeinsam durch den Justizminister und den Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten bestimmt.

Die Bediensteten der Gefängnisverwaltung, die Gefangenenwärter und Strafgefangenen, die Plätze in einem (solchen) Wagen oder sonstigen Fahrzeug

mit Zelleneinrichtung benutzen, werden zur Hälfte des nach den allgemeinen Tarifbestimmungen für die gewöhnlichen Reisenden in der niedrigsten Wagenklasse gültigen Fahrpreises herangezogen.

Die Gendarmen, die in demselben Wagen Platz nehmen, bezahlen nur den in Anwendung des Artikels 22 dieses Lastenheftes für Heeres- und Marineangehörige festgesetzten Fahrpreis.

Die Beförderung des Wagen und sonstigen Fahrzeuge ist in den Bestimmungen des nachstehenden Artikels 26 geregelt.

Wenn die Verwaltung für die Beförderung von Gefangenen Wagen der Nationalen Gesellschaft zu benutzen wünscht, hat die Nationale Gesellschaft ihr in allen Zügen, deren Park nicht nach besonderen Gesichtspunkten zusammengesetzt ist, ein oder mehrere Abteile in Personenwagen zur Verfügung zu stellen; der Preis hierfür ist je Abteil und Kilometer gleich dem Dreifachen des Preises, wie er für einen gewöhnlichen Reisenden, der ein gleichartiges Abteil benutzt, festgesetzt ist.

Diese Bestimmungen gelten in gleicher Weise für die Beförderung jugendlicher Verbrecher, die von der Verwaltung in Gruppen zusammengefaßt einer Erziehungsanstalt zugeführt werden sollen.

Art. 26. — Die Lasten, die der Nationalen Gesellschaft durch die Durchführung ihrer Verpflichtungen gegenüber den öffentlichen Verwaltungen nach den Artikeln 22, 23 und 25 erwachsen, werden durch den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Finanzminister auf Grund Gutachten besonderer Kommissionen abgeschätzt, die Vertreter der Nationalen Gesellschaft und der beteiligten Minister umfassen.

Der Betrag dieser Lasten wird der Nationalen Gesellschaft erstattet nach Bestimmungen, die nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister gemeinsam festgesetzt werden.

Art. 27. — a) Unbeschadet der Revision und Herabsetzung der nachstehend festgelegten Verpflichtungen auf Einspruch gemäß Artikel 20 § 5 der Konvention vom 31. August 1937 wird der Beförderungsdienst der Brief- und sonstigen Postsendungen wie folgt geregelt:

1. Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, in jedem vom Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmten Personen- oder Güterzug, der in den gewöhnlichen Betriebsdienststunden läuft, auf Anordnung der Postverwaltung und für die von ihr bezeichneten Zugläufe ein oder zwei Abteile eines Personenwagens oder einen gleichgroßen Raum vorzuhalten, um die Briefe, die sonstigen Sendungen und die für den Postdienst erforderlichen Bediensteten aufzunehmen. Der übrige Teil des Eisenbahnwagens bleibt zur Verfügung der Nationalen Gesellschaft.

2. Wenn für den Umfang der Postsendungen oder für die Art des Postdienstes die Aufnahmefähigkeit zweier Abteile nicht ausreicht, so ist die Nationale Gesellschaft verpflichtet, der Postverwaltung entweder einen in einem entsprechend gefederten Packwagen oder in einem Personenwagen hergerichteten Raum von 16 m² bereitzustellen oder die Beistellung eines oder gegebenenfalls mehrerer Spezial(post-)wagen in den normalen ersatzweise zuzulassen. Im Falle der Meinungsverschiedenheit entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die Nationale Gesellschaft ist nicht verpflichtet, einen Postwagen auf einem Zwischenbahnhof der Beförderungsstrecke in einen Zug einzustellen oder aus einem Zug herauszunehmen, wenn dieses Einstellen oder Herausnehmen vom

Minister der öffentlichen Arbeiten (als) Rangierbewegungen erfordernd erkannt wird, die nicht gleichzeitig mit dem eigentlichen Zugdienst und während des für den Bahnbeförderungsdienst vorgesehenen Stationsaufenthalts sich durchführen lassen.

Will die Nationale Gesellschaft die Abfahrtszeiten dieser Postbegleitwagen ändern, so muß sie die Postverwaltung davon im gleichen Zeitpunkt benachrichtigen, in dem sie dem Minister der öffentlichen Arbeiten den geänderten Fahrplan vorlegt, mindestens aber zehn Tage vor der beabsichtigten Änderung.

3. Ein regelmäßig verkehrender sogenannter täglicher Postzug ist jeden Tag in beiden Richtungen dem Minister der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung zur Beförderung der Postsachen zur Verfügung zu stellen, und zwar über den gesamten Bereich aller für den Personenverkehr zugelassenen Strecken.

4. Der Streckendurchlauf, die Abfahrts- und Ankunftszeiten bei Tag und bei Nacht, die Fahrzeit und die Stationsaufenthalte dieses Postzuges werden vom Minister der öffentlichen Arbeiten nach Benehmen mit dem Postminister und der Nationalen Gesellschaft bestimmt.

5. Unabhängig von der Gestaltung dieses Postzuges können jederzeit für Hin- und Rückfahrt ein oder mehrere Sonderpostzüge eingesetzt werden, deren Beförderung nach den nachstehenden Bestimmungen geregelt wird.

6. Die Nationale Gesellschaft kann im eigenen Interesse in die Postzüge Eisenbahnwagen für den Personen- und Güterverkehr einstellen. Diese Freiheit darf jedoch in keiner Weise der Ausübung des Postgeschäftes, besonders der Ausgestaltung des Dienstes in Berücksichtigung des Absatzes 4 dieses Artikels, Abbruch tun.

7. Die Nationale Gesellschaft ist besondere Postzüge einzurichten oder die Abfahrtszeiten, den Lauf oder den Aufenthalt dieser Züge auf den Bahnhöfen zu ändern, nur insoweit verpflichtet, als die Postverwaltung sie (hiervon) 14 Tage zuvor unterrichtet hat.

8. Nichtsdestoweniger muß auch außerhalb des regelmäßigen Dienstes, tags oder nachts, wenn die Postverwaltung die Beförderung mit einem besonderen Zug verlangt, diese Beförderung unbeschadet der polizeilichen Vorschriften unverzüglich durchgeführt werden.

9. Die Postverwaltung läßt auf ihre Kosten die Eisenbahnfahrzeuge bauen, die für die Beförderung und Behandlung der Postsendungen besonders geeignet zu gestalten sich als notwendig erweist. Form, Umfang und Einrichtung dieser Wagen werden nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft im gegenseitigen Benehmen des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Ministers der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung festgelegt. Die Postverwaltung unterhält ihre Spezialwagen; dagegen wird die Unterhaltung der Gestelle und Räder dieser Fahrzeuge von der Nationalen Gesellschaft durchgeführt.

Die Belastung zum vollen Ladegewicht dieser Wagen kann die der anderen Eisenbahnwagen der größten und schwersten Bauart (außer Motortriebwagen) erreichen, die von der Nationalen Gesellschaft normalerweise für ihren eigenen Dienst auf den betreffenden Strecken und Zügen eingesetzt werden. Ein Spielraum bis zu 10 % Übergewicht wird hierbei zugelassen.

Die Einrichtung und Unterhaltung der im Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Postplätze wird durch die Nationale Gesellschaft auf Kosten der Postverwaltung besorgt.

10. Auf Verlangen der Postverwaltung stellt ihr die Nationale Gesellschaft mietweise für die Ausführung des Postdienstes, soweit es die verfügbaren Bestände oder die Bedürfnisse der Eisenbahn zulassen, ganze oder Abteile von Eisenbahngüterwagen ohne besondere Einrichtung.

11. Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, dem Minister der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung in jedem zu gewöhnlichen Beförderungszeiten verkehrenden Triebwagen einen für die Besorgung des Postdienstes geeigneten Raum, jedoch nicht über die Größe von 6 m^2 hinaus, zur Verfügung zu stellen. Die Postverwaltung kann dabei eine einfachst gehaltene Einrichtung dieses Raumes (für ihre Zwecke) und nach den im letzten Absatz des Abschnitts 9 dieses Artikels vorgesehenen Bestimmungen verlangen.

Die besonderen im Absatz 3 und 5 vorgesehenen Postzüge können auf Verlangen des Ministers der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung durch besonders eingerichtete, von der Postverwaltung, oder auf ihre Kosten von der Nationalen Gesellschaft, beschaffte Triebwagen ersetzt werden.

12. Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, auf der Beförderungsstrecke die Beförderung und den Ein- und Austausch der Postsendungen, die ihr durch den Postdienst anvertraut werden, auf den Bahnhöfen durch ihr Personal durchführen zu lassen, soweit nicht vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Unmöglichkeit (derartiger Dienstwahrnehmung) anerkannt ist.

Auch die Entleerung der Briefkästen im Bereich der Bahnhöfe und die Übergabe der Postsachen an die in den Zügen tätigen Postbediensteten kann von der Nationalen Gesellschaft angefordert werden.

13. Die mittlere Geschwindigkeit der der Postverwaltung zur Verfügung stehenden Postzüge muß auf Verlangen der Postverwaltung, soweit das Gewicht des Beförderungsgutes und die zur Durchführung des Postdienstes nötigen Stationsaufenthalte dem nicht entgegenstehen, die normale Geschwindigkeit der auf den entsprechenden Strecken verkehrenden Eilzüge erreichen. Bei Meinungsverschiedenheiten wird sie vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt.

14. Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, in allen Zügen oder Triebwagen, die der Beförderung von Reisenden dienen, und zu gleichen Bedingungen wie die gewöhnlichen Reisenden und gegebenenfalls auch in Güterzügen alle Bediensteten der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung zu befördern, die zur Besorgung ihrer Dienstobliegenheiten mit Beförderungs-Ausweis oder vom Minister der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung oder seinem Beauftragten ausgefertigten dienstlichen Auftrag versehen, reisen.

15. Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, an allen Endpunkten der Beförderungsstrecken, sowie an den hauptsächlichsten von der Postverwaltung bezeichneten Zwischenstationen, einen Platz bereitzustellen, auf dem die Postverwaltung Niederlagen, Postgeschäftsräume, Lager für Postsachen oder Schuppen bauen oder einrichten sowie grundsätzlich alle Einrichtungen zum Beladen und Entladen der für Zwecke des Postdienstes notwendigen Fahrzeuge durchführen kann.

Wenn die Bedürfnisse des Eisenbahndienstes es zulassen, kann die Nationale Gesellschaft an die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung der Eisenbahn gehörige Geschäftsräume, Bahnwärterhäuser oder gedeckte unverschlossene Räume vermieten.

Die Plätze zur Abstellung der Fahrzeuge, der Geräte und Ausrüstungsgegenstände der Postverwaltung werden im Benehmen zwischen dieser Verwaltung und der Nationalen Gesellschaft bestimmt.

16. Die Mietpreise für die von der Nationalen Gesellschatf bereitgestellten Grundstücke und Räume werden durch Vereinbarung zwischen der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung und der Nationalen Gesellschatf festgelegt.

17. Die Lage der vorbezeichneten Grundstücke und Räume muß so gewählt werden, daß die Bauten, die hierbei auf Kosten der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung ausgeführt werden, den Dienstbetrieb der Nationalen Gesellschaft nicht beeinträchtigen können.

18. Die Postverwaltung behält sich das Recht vor, auf ihre Kosten und ohne Entschädigung, aber auch ohne Verantwortlichkeit für die Nationale Gesellschaft, alle Überwege oder unterirdischen Verkehrsmöglichkeiten oder mechanischen Apparate einzurichten, die dem Zweck der Erleichterung der Beförderung oder des Austausches von Postsendungen dienen, unter der Bedingung, daß diese Einrichtungen nach ihrer Art nd Lage die verschiedenen Dienstbetriebe der Eisenbahn auf der Strecke oder in den Bahnhöfen nicht beeinträchtigen oder verteuern.

19. a) Die mit der Überwachung des Dienstes beauftragten Beamten und die mit dem Austausch oder der Lagerung von Postsachen befaßten Bediensteten haben in Ausübung ihres Dienstes Zutritt zu den Bahnhöfen oder Stationen, müssen dabei aber die inneren Bahnpolizeivorschriften der Nationalen Gesellschaft einhalten.

b) Die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung überweist jedes Jahr der Nationalen Gesellschaft den Betrag, der zur Entschädigung für die ihr geleisteten Dienste erforderlich ist; dieser Betrag wird bestimmt nach Artikel 14 des Gesetzes vom 31. August 1937 und Artikel 20 der Konvention gleichen Datums.

Art. 28. — Die Regierung behält sich das Recht vor, längs der Eisenbahnstrecken alle Einrichtungen durchzuführen und alle Apparate zu errichten, die zur Vorhaltung der Telegraphen- und Telephonlinien notwendig sind, soweit damit nicht Beeinträchtigungen des Eisenbahndienstes verbunden sind.

Die Einrichtungen dieser Linien der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung müssen den Sicherheitsvorschriften genügen, die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach Vorschlag der Nationalen Gesellschaft und nach Äußerung des Ministers der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung festgesetzt werden.

Auf Verlangen der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung ist in den Bahnhöfen der Städte und Plätze, die demnächst noch bezeichnet werden, Grundbesitz zur Errichtung von Häuschen zur Aufnahme von Telegraphenabfertigungen und ihrer Ausrüstungsgegenstände vorzuhalten.

Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, durch ihre Bediensteten die Leitungsdrähte und Apparate der Telegraphen- und Telephonlinien überwachen zu lassen, dem Personal der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung Kenntnis von allen eintretenden Unfällen zu geben und ihm die Unfallursachen mitzuteilen. Reißt ein Telegraphendraht, so stellen die Bediensteten des technischen Dienstes der Nationalen Gesellschaft eine provisorische Leitungsverbindung nach den ihnen für diesen Fall gegebenen Vorschriften her.

Die in Dienstbetreuung des elektrischen Leitungsnetzes reisenden Bediensteten des technischen Dienstes der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung haben auf den Bahnhöfen und längs der Eisenbahnstrecken das Recht des Betretens der Bahnanlagen und des Verkehrs in den Eisenbahnwagen, wobei die Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Ordnung bei den Eisenbahnen zu beachten und die im vorstehenden Absatz 14 des Artikels 27 festgesetzten Bestimmungen einzuhalten sind.

Bei einem Unfall an den Telegraphen- und Telephonleitungen muß die Verwaltung die Beförderungsmittel beschaffen, die nötig sind, um das Personal und das zur Beseitigung der Schäden erforderliche Material an die Unfallstelle heranzubringen. Diese Beförderung ist so durchzuführen, daß sie in keiner Weise den Eisenbahnbetrieb stören kann.

Wenn die Nationale Gesellschaft die Verlegung der Drahtleitungen, Apparate und Telegraphenstangen verlangt, deren Vorhandensein die Ausführung von Arbeiten auf dem Eisenbahngelände stört, ist diese Verlegung auf Kosten und auf Veranlassung der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung auszuführen. Im Fall von Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Einverständnis mit dem Minister der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung und nötigenfalls durch den Minister der öffentlichen Arbeiten kann die Nationale Gesellschaft ermächtigt werden, auf ihre Kosten die Leitungen und Telegraphenapparate einzurichten, die für die Sicherheit und Regelmäßigkeit ihres Betriebes nötig sind.

Sie kann sich mit Zustimmung des Ministers der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung der Netzstangen der staatlichen Telegraphen- und Telephonlinien bedienen, wenn derartige Linien längs der Eisenbahnstrecke sich befinden. In diesem Falle werden die Arbeiten durch Bedienstete der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung gegen Kostenerstattung ausgeführt.

Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, sich allen Dienstvorschriften über die Aufstellung und den Gebrauch dieser Apparate wie über die Durchführung auf Kosten der Nationalen Gesellschaft und die Kontrolle dieses Dienstes durch staatliche Bedienstete zu unterwerfen.

Die Bestimmungen des Absatzes b) des vorstehenden Artikels 27 sind auf die Leistungen, die durch die Nationale Gesellschaft nach dem dritten, vierten, fünften und sechsten Abschnitt dieses Artikels ausgeführt werden, anzuwenden mit der Maßgabe, daß bei der Festsetzung der an die Nationale Gesellschaft zu zahlenden Vergütungen für ihre Leistungen oder für die von ihr eingeräumten Vergünstigungen den ermäßigten Preisen, die nach einfacher Vereinbarung mit dem Minister der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung festgesetzt sind, Rechnung zu tragen ist.

Art. 29. — Abreden oder Vereinbarungen, die zwischen der Nationalen Gesellschaft und den öffentlichen Verwaltungen außerhalb des Rahmens der in den Artikeln 22 bis 28 vorgesehenen Fälle noch zustandekommen können, dürfen sich hinsichtlich der gewöhnlichen Tarife nur noch auf Abänderungen erstrecken, die durch die betrieblichen Verhältnisse oder durch Steigerungen des Verkehrs und Verringerungen der Ausgaben gerechtfertigt sind, die diese Abreden und Vereinbarungen der Eisenbahn zu verursachen geeignet sind.

Solche Abreden oder Vereinbarungen sind an die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers gebunden.

Abschnitt IV.

Verschiedene Bestimmungen über Bauausführungen.

Art. 30. — Die Bedingungen über die Führung und den Bau der Linien, deren Betrieb vor dem 1. Januar 1938 eröffnet war, und der Linien, deren Bau am 31. August 1937 begonnen war, werden weiter nach den Richtlinien der genehmigten Pläne geregelt.

Wenn zweite Gleise oder sonstige Bauten auf irgendeiner dieser Linien später nötig werden, werden diese Bauteile nach den Richtlinien der vorherigen für die gleiche Linie genehmigten Pläne ausgeführt, wenn nicht der Minister der öffentlichen Arbeiten neue Richtlinien auf Vorschlag oder nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft vorschreibt.

Art. 31. — Das nach der grundsätzlichen Grenzplanfeststellung von der Nationalen Gesellschaft ursprünglich zur Befriedigung der Bahnbetriebsbedürfnisse erworbene Gelände und das (Gelände), das mit solcher Verwendung wesentlicher Bestandteile der Eisenbahn wird, bildet nach Maßgabe des (jeweiligen) Erwerbs Anlaß zu zusätzlicher Grenzplanfeststellung und wird auf dem Katasteramt (der Bahn) zugesetzt.

Die aus den vorstehenden Bestimmungen entstehenden Unkosten werden den Kosten für den Grunderwerb oder für die Ausführung der vorgesehenen Bauten zugesetzt und erfahren mit ihnen gleiche Behandlung.

Art. 32. — Die Nationale Gesellschaft wird für die Ausführung der ihr obliegenden Bauarbeiten mit dem vollen Rechtscharakter bekleidet, den die Gesetze und Verordnungen betreffs der öffentlichen Arbeiten der Verwaltung einräumen, insbesondere was den Grunderwerb im Wege der Enteignung und den Aushub, die Beförderung und Lagerung von Grund und Boden und von Material betrifft. Gleichzeitig muß sie alle Verpflichtungen erfüllen, die sich für die Verwaltung aus diesen Gesetzen und Verordnungen ergeben.

Art. 33. — Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, zur Prüfung und Durchführung ihrer Pläne alle Formalitäten und alle für die Ausführung von öffentlichen Arbeiten geltenden Bestimmungen der Gesetze, Verordnungen und Verfügungen einzuhalten.

Art. 34. — Die Kaufvereinbarungen und Verträge der Nationalen Gesellschaft werden sowohl für die Ausführung der in diesem Abschnitt vorgesehenen Arbeiten als auch in den Fällen der Artikel 3 und 9 grundsätzlich erst nach Ausschreibung abgeschlossen, vorbehaltlich der durch eisenbahndienstliche Notwendigkeiten gerechtfertigten Ausnahmen, die von der diese Kaufvereinbarungen und Verträge genehmigenden obersten Behörde anerkannt sein müssen. Die Entscheidung dieser Obersten Behörde muß begründet werden.

Abschnitt V.

Verschiedene Bestimmungen.

Art. 35. — Im Falle, daß die Regierung die Erstellung von Staats-, Bezirks- oder Vizinalstraßen, von Eisenbahnen oder Kanälen anordnet oder zu ihrer Erstellung ermächtigt, diese Straßen usw. aber die Eisenbahnlinien, die Gegenstand dieses Lastenhefts sind, überqueren, sind alle notwendigen Anordnungen zu treffen, damit keine Behinderung am Bau und Dienste der Eisen-

bahn entsteht und damit auch der Nationalen Gesellschaft hieraus keine Kosten erwachsen.

Art. 36. — Vor jeder Betriebserlaubnis oder Konzession, sei es einer neuen Eisenbahnstrecke von allgemeiner Bedeutung oder eines Beförderungsmittels von gleichwertiger Bedeutung, wie Starkstromleitungen, Öl- usw. Leitungen durch Rohrnetze, Straßenkraftfahrlinien und Luftverkehrslinien ist die Nationale Gesellschaft zu hören.

Art. 37. — Konzessionierungen von Eisenbahnen, die in die in diesem Lastenheft behandelten Eisenbahnstrecken einmünden oder sie verlängern, dürfen der Nationalen Gesellschaft keine Behinderung ihres Betriebes und auch keine besonderen Kosten verursachen.

Die Konzessionäre oder Betriebsführer von Eisenbahnen, deren Gleise in das Eisenbahnnetz der Nationalen Gesellschaft einmünden oder diese verlängern, haben bei Erhebung von angemessenen Preisen und unter Einhaltung der Polizei- und Verwaltungsanordnungen das Recht, ihre Fahrzeuge, Wagen und Maschinen auf den bestehenden Eisenbahnstrecken nach den Bestimmungen dieses Lastenhefts verkehren zu lassen. Die Nationale Gesellschaft hat unter den gleichen Bedingungen ihrerseits das gleiche Recht, ihre Lokomotiven und Wagen auf diesen Anschluß- und verlängernden Eisenbahnen verkehren zu lassen.

Wenn der Konzessionär oder Betriebsführer einer an die Strecken der Nationalen Gesellschaft anschließenden oder sie verlängernden Eisenbahn, oder die Nationale Gesellschaft die im vorhergehenden Absatz bezeichnete Befugnis nicht wahrnimmt, müssen durch sie sämtliche Maßnahmen getroffen werden, damit die Abwicklung der Beförderung am Anschlußpunkte der verschiedenen Strecken keine Unterbrechung erleidet.

Wenn die Betriebsabwicklung der Anschlußbahnen in den Bahnhöfen der Nationalen Gesellschaft eingerichtet werden soll, ist die hierfür an die Nationale Gesellschaft zu zahlende Vergütung durch gemeinsame Vereinbarung zwischen der Nationalen Gesellschaft und dem interessierten Konzessionär oder Betriebsführer festzusetzen.

Die Nationale Gesellschaft oder der Konzessionär oder der Betriebsführer, der sich Materials, das nicht sein Eigentum ist, bedient, hat eine dem Gebrauch und der Abnutzung dieses Materials entsprechende Vergütung zu zahlen.

Die Nationale Gesellschaft ist, wenn der Minister der öffentlichen Arbeiten dies für angemessen erachtet, verpflichtet, den Konzessionären oder Rechtsnachfolgern in der Betriebsführung dieser Anschlußbahnen die Mitbenutzung dieser am Anfangspunkte der Anschlußbahnen belegenen Stationen einzuräumen.

Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Nationalen Gesellschaft und den Konzessionären oder Betriebsführern über die Anwendung der in diesem Artikel festgelegten Bestimmungen entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Für Strecken, die tatsächlich nicht mehr eisenbahnmäßig betrieben werden, wie für diejenigen, die infolge der Aussetzung des Betriebes auf gewissen Linien der Nationalen Gesellschaft nicht mehr mit dem durch diese Gesellschaft betriebenen Eisenbahnnetz unmittelbar verbunden sind, verlieren die vorstehend zugunsten der in das Netz der Nationalen Gesellschaft einmündenden oder es verlängernden Linien vorgesehenen Bestimmungen ihre Gültigkeit.

Art. 38. — Vorbehaltlich der allenfallsigen Anwendbarkeit der Bestimmungen des Gesetzes vom 3. Dezember 1908 ist die Nationale Gesellschaft verpflichtet, mit jedem Eigentümer von Bergwerken, Hüttenwerken oder Steinbrüchen, mit jedem Eigentümer oder Konzessionär von Waren- oder Lagerhäusern, mit jedem Konzessionär von öffentlichen, oder Eigentümer von privaten (aber) entsprechend zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Werksanlagen in den Seehäfen oder Binnenschiffahrtshäfen, die einen Bahnanschluß nach den nachstehenden Bestimmungen verlangen, sich zu verständigen. Wenn eine Einigung nicht zustandekommt, entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft.

Die Bahnanschlüsse sind auf Kosten der Antragsteller einzurichten, und zwar so, daß aus ihrer Errichtung keinerlei Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs, kein Anlaß zur Beschädigung von Material und keinerlei besondere Kosten für die Nationale Gesellschaft sich ergeben.

Sie sind auf Kosten der Eigentümer unter Kontrolle des Ministers der öffentlichen Arbeiten sorgfältig zu unterhalten. Die Nationale Gesellschaft ist berechtigt, diesen Unterhaltungsstand wie auch die Inanspruchnahme ihres Materials auf den Anschlüssen durch ihre Bediensteten überwachen zu lassen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann jederzeit die für notwendig erachteten Änderungen der Anschlußpunkte, der Linienführung oder der Schienenlage dieser Anschlußstrecken anordnen. Die Änderungen sind auf Kosten der Eigentümer auszuführen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten kann nach Anhörung der Eigentümer die zeitweise Herausnahme der Anschlußverbindungsweichen anordnen, wenn die Anschlußunternehmen ihre Transporte ganz oder teilweise einstellen.

Die Nationale Gesellschaft ist verpflichtet, ihre Wagen für alle genehmigten Anschlüsse zur Verfügung zu stellen, zum Zweck der Verbindung der von ihnen bedienten Unternehmen mit der Hauptstrecke der Eisenbahn.

Die Nationale Gesellschaft bringt ihre Wagen bis zum Beginn der Gleisanschlüsse.

In ihrem Anschlußunternehmen selbst müssen die Absender und Empfänger die Wagen zur Beladung oder Entladung heranbringen und sie bis an den Verbindungspunkt mit der Hauptstrecke (wieder) zurückbringen, und zwar dies alles auf ihre eigenen Kosten.

Die Wagen dürfen nur für die Beförderung von, für die Hauptstrecken der Eisenbahn bestimmten Gegenständen und Wagen benutzt werden.

Die Bezüge der durch die Verwaltung bestätigten Weichen- und Schrankenwärter bei Anschlußgleisen gehen zu Lasten der Anschlußeigentümer. Diese Wärter werden von der Nationalen Gesellschaft ernannt und bezahlt; die Kosten, die hieraus erwachsen, sind ihr aber durch die genannten Anschlußeigentümer zu erstatten.

Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Anhörung der Nationalen Gesellschaft.

Die Eigentümer von Privatgleisanschlüssen sind für Schäden, die an den Betriebsmitteln während ihres Laufs oder Aufenthalts auf den Gleisanschlußstrecken entstehen, verantwortlich.

In Fällen des Verstoßes gegen eine oder mehrere der vorbezeichneten Bestimmungen kann der Präfekt auf Verlangen der Nationalen Gesellschaft und nach Anhörung der Anschlußeigentümer die Einstellung des Anschlußdienstes anordnen und kann die Anschlußverbindung aufheben lassen, vorbehaltlich des Einspruchs beim Minister der öffentlichen Arbeiten und ohne Vorentscheidung hinsichtlich des Schadenersatzes, den die Nationale Gesellschaft beanspruchen kann.

(Besondere), nach den vorstehenden Artikeln 14 bis 16 zu erstellende Tarife regeln die Vergütungen, die die Nationale Gesellschaft für die Vorhaltung und Zurverfügungstellung ihrer Fahrzeuge für die Gleisanschlüsse erhält, ferner die Zeiten, während deren die Wagen normalerweise in den Anschlußgleisen stehen dürfen, und die Entschädigungen bei Überschreitung dieser Zeiten sowie alle anderen Bestimmungen, die die Allgemeinen Bedingungen für die Benutzung der Privatgleisanschlüsse betreffen, insbesondere hinsichtlich der Verwiegung der Wagen sowie der Art der Abrechnung der an die Nationale Gesellschaft zu zahlenden Vergütungen.

Die Wagen sind in den Gleisanschlüssen auf Kosten der Absender oder Empfänger zu beladen oder zu entladen, gleichgültig, ob die Absender oder Empfänger selbst dies ausführen oder die Nationale Gesellschaft auf Grund der besonderen im nachstehenden Absatz vorgesehenen Vereinbarung die Ausführung übernimmt.

Die Sonderbestimmungen für jeden Privatgleisanschluß werden durch Vertrag zwischen der Nationalen Gesellschaft und dem Anschließer vereinbart. Dieser Vertrag setzt insbesondere die etwaigen Bedingungen für Vertragslösung und Beseitigung der Anlagen fest. Er muß dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt werden.

Die Nationale Gesellschaft kann jederzeit die Bedienung von Privatanschlüssen aufheben, die an eine Strecke oder Streckenabschnitt angeschlossen sind, bezüglich deren in Anwendung der Bestimmungen des Artikels 8 dieses Lastenhefts der Betrieb aufgehoben oder nur auf den Personenverkehr beschränkt oder der Verkehr auf eine andere Art als durch Eisenbahn gepflegt wird. Macht sie von dieser Befugnis keinen Gebrauch, so muß der Anschlußeigentümer alle zusätzlichen Kosten nach den Bestimmungen im zweiten Absatz dieses Artikels tragen, die der Nationalen Gesellschaft aus der Aufrechterhaltung des Gleisanschlusses erwachsen.

Art. 39. — Alle Steuern und Gebühren, denen die im Besitz der Eisenbahnen befindlichen Grundstücke und Anlagen, Gebäude und zum Eisenbahnbetrieb gehörigen Lager unterliegen, gehen zu Lasten der Nationalen Gesellschaft.

Art. 40. — Die Bediensteten und Wächter (agents et gardes), die die Nationale Gesellschaft für die Durchführung ihrer Befugnisse oder für den Überwachungs- oder Polizeidienst der Eisenbahnen und ihrer Anlagen einstellt, können vereidigt werden und sind in diesem Falle den Flurschützen gleichgestellt.

Art. 41. — Übereinstimmend mit dem Gesetz vom 30. Januar 1923, geändert durch Gesetz vom 21. Juli 1928 und 18. Juli 1924, hat die Nationale Gesellschaft den durch diese Gesetze Begünstigten eine gewisse Zahl von vorhandenen oder freiwerdenden Stellen in den in den Anlagen der vorbezeichneten Konvention

vom 7. Oktober 1931, geändert durch Gesetzesordnung vom 30. Oktober 1935, verzeichneten Beschäftigungszweigen nach den in jenen Anlagen vorgesehenen Bestimmungen einzuräumen.

Art. 42. — Hinsichtlich der Ausführung von Arbeiten für die Unterhaltung und Erneuerung der Eisenbahnen und ihrer Anlagen, die Beschaffung und Unterhaltung der Fahrzeuge und der Betriebsführung untersteht die Nationale Gesellschaft der technischen und finanziellen Kontrolle und Überwachung durch die Verwaltung.

Die mit der Ausübung der Kontrolle und Überwachung der Eisenbahnen beauftragten Beamten und Bediensteten werden in den Wagen der Nationalen Gesellschaft unentgeltlich befördert.

Die Kosten der Besichtigung, der Überwachung und der Abnahme der Arbeiten und die Kosten der Kontrolle des Betriebs sind von der Nationalen Gesellschaft zu tragen.

Zur Ablösung dieser Kosten hat die Nationale Gesellschaft jährlich an die zentrale Kasse der Staatsschatzverwaltung einen Betrag von 600 Franken für jedes Kilometer ihres Eisenbahnnetzes zu zahlen. Indessen wird für die noch nicht in Betrieb genommenen Strecken dieser Betrag auf 50 Franken je Kilometer ermäßigt.

In diesem Betrage ist nicht die Summe enthalten, die nach dem vorstehenden Artikel 27 als Ersatz für die Kosten der Kontrolle des Telegraphendienstes durch die Beamten des Staates von der Nationalen Gesellschaft zu zahlen ist.

Art. 43. — Zu dem Zeitpunkt, der für den Ablauf des der Nationalen Gesellschaft verliehenen Betriebsrechts vorgesehen ist, und allein schon durch diesen Ablauf wird der Staat in alle Rechte der Nationalen Gesellschaft auf den Eisenbahnen und ihren Anlagen eingesetzt und tritt er unmittelbar in den Genuß aller ihrer Erträge.

Unter Vorbehalt des im zweiten Absatz des vorstehenden Artikels 2 vorgesehenen Falles muß die Nationale Gesellschaft die Eisenbahn und alle mit ihr im Zusammenhang stehenden Einrichtungen, welches auch immer ihr Entstehungsgrund war, insbesondere die Bahnhofs- und Stationsgebäude, die Schuppen, Werkstätten, Lager- und Bahnwärterhäuser in gutem Unterhaltungszustand unentgeltlich dem Staat übergeben; in gleicher Weise auch alle unbeweglichen Anlageteile, die mit der Eisenbahn in Zusammenhang stehen, insbesondere die Schranken und Einfriedigungen der Strecke, Überwege, Drehscheiben, Wasserbehälter, Wasserkrane, feste Maschinen sowie die beweglichen Anlageteile wie Fahrzeuge, Brennstoffe, Ausrüstungsstücke jeder Art, Mobiliar der Stationen, die Ausstattungsgegenstände der Werkstätten und Bahnhöfe.

Durch die Tatsache des Ablaufs des Betriebsrechts einzig und allein tritt der Staat auch außerdem an die Stelle der Nationalen Gesellschaft hinsichtlich aller bei ihr im Lauf ihres Bestehens zustandegekommenen Konzessionen, Verpachtungen und unmittelbaren oder mittelbaren Beteiligungen.

Art. 44. — Die Verhältnisse der Kai-Eisenbahnen der See- und Binnenschiffahrtshäfen und der an die Eisenbahnen angeschlossenen Schiffahrtslinien, für die die Nationale Gesellschaft das Betriebsrecht erhält entweder von der

Verwaltung der Staatsbahnen und der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen oder von der Gesellschaft der Nordbahnen, der Ostbahnen, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen und der Südbahnen, oder von den beiden Syndikaten der Großen und Kleinen Pariser Ringbahnen, werden später Gegenstand eines besonderen, für alle diese Eisenbahnen gemeinsamen Lastenhefts bilden, das in gleicher Form wie dieses Lastenheft aufgestellt werden wird.

Vorläufig bleiben diese im vorstehenden Absatz bezeichneten Linien, die früher Gegenstand von besonderen Lastenheften bildeten, den Bestimmungen dieser (letzteren) Lastenhefte unterworfen, vorbehaltlich der im Abschnitt II dieses Lastenhefts enthaltenen Bestimmungen, die (auch) auf sie sofort anwendbar sind.

Art. 45. — Die Streitigkeiten, die sich zwischen der Nationalen Gesellschaft und der Verwaltung über die Anwendung oder die Auslegung der Bestimmungen dieses Lastenhefts ergeben, werden durch den Rat der Seine-Präfektur abgeurteilt, unter dem Vorbehalt, daß dagegen beim Staatsrat Einspruch erhoben werden kann.

Gesehen, um der Verordnung vom 31. Dezember 1937 als Anlage beigegeben zu werden.

Der Finanzminister
gez. Henri Queille.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten
gez. Georges Bonnet.

Bücherschau.

Besprechungen.

Ahrens, Dr. Wilhelm. Güterverkehr und Tarifpolitik im Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsraum. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag EV., Münster (Westf.), Johannisstr. 9. 48 Seiten. Preis 1,20 RM.

Die Arbeit gibt einen Vortrag wieder, den der Verfasser auf Einladung des Verkehrsseminars an der Universität Münster (Westf.) gehalten hat. Zur Kennzeichnung der Verkehrsbedeutung des rheinisch-westfälischen Wirtschaftsraumes wird ein genaueres Zahlenmaterial der einzelnen Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Binnenwasserstraßen, Kraftwagen) vorausgeschickt. Mit Recht weist der Verfasser auch an anderer Stelle auf die magnetische — man könnte sogar sagen magische — Anziehungskraft des Rheinstromes hin. Leitet doch allein die Ruhrkohle 63% ihrer Ausfuhr über den Rhein mit seiner Billigkeit und Stetigkeit der Beförderung! Hervorgehoben werden mag in diesem Zusammenhang noch die weitere zutreffende Feststellung, daß von einer allgemeinen Notlage der Binnenschiffahrt gegenwärtig und bis auf weiteres nicht mehr gesprochen werden kann und angesichts des stark gestiegenen Verkehrsvolumens auch kleinere Verkehrsabwanderungen auf andere Beförderungsmittel ihre Bedeutung verloren haben.

In der weiteren Darstellung beschäftigt sich der Verfasser mit den Aufgaben und Auswirkungen des Vierjahresplanes, insbesondere auch den Anforderungen an Bahn und Binnenschiffahrt zur Bereitstellung der erforderlichen Beförderungsmittel. Daß er bei dieser Gelegenheit auch die Einschaltung der Binnenschiffahrt in den Transport der süddeutschen Eisenerze nicht unerwähnt gelassen hat, entspricht der Objektivität, die die gesamte Darstellung überhaupt durchzieht, wobei die bekannten Wünsche hinsichtlich der Anschlußgebühren, der Nahentfernungen des Staffeltarifes usw. dennoch ihre entsprechende Berücksichtigung finden. Daß auch aktuelle Fragen, wie Fortführung des Mittellandkanals usw., ihre Behandlung finden, vermag das Interesse an dem Studium der lesenswerten kleinen Schrift nur noch zu vermehren. *Dr. Adolph.*

Linden, Dr. Alfred. Der Einfluß von Frachtgestaltung und Verkehrswegen auf den Absatz der Ruhrkohle. Münster (Westf.) 1938. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E.V. 19 Seiten.

Der erste Teil der kleinen Schrift, die einen Vortrag wiedergibt, den der Verfasser auf Einladung des Verkehrs-Seminars an der Universität Münster gehalten hat, befaßt sich mit Erinnerungen an die Kleinstaaterei vergangener Zeiten, die auch der Rheinschiffahrt schwerste Hindernisse bereitete. Um so imponierender wirkt das moderne Verkehrsbild des Rheins mit den vom Verfasser wiedergegebenen Verkehrszahlen. Von manchem Kohlengebiet des In- und Auslandes dürfte jedenfalls die Ruhr ob des gewaltigen und billigen Rheinstromes, auf den sie allein 63 % ihrer Ausfuhr zu leiten vermag und zu dem sich noch weitere Wasserwege hinzugesellen, beneidet werden! Die Wucht dieser Tatsache überstrahlt die ganze Darstellung.

In etwas ausführlicherer Betrachtung wendet sich der Verfasser der Verfrachtungsmöglichkeit über die Ausfuhrhäfen Bremen und Rotterdam zu unter ausdrücklicher Herausstellung weniger der Kostenfrage der Transporte, als ihrer technischen Durchführung. Der hinsichtlich des Massengutumschlages (Kohle, Erz) durchaus noch nicht bis zur höchsten Leistungsfähigkeit entwickelte Eisenbahnumschlaghafen Bremen — der Umschlag von Wasser zu Wasser scheidet in diesem Zusammenhang aus — wird wohl selbst nicht verlangen wollen, rein mengenmäßig und umschlagtechnisch der Gunst der natürlichen Verhältnisse in Rotterdam gleichgestellt werden zu können. Das eine wird Verfasser aber wohl selbst zugeben, daß ein wohlgeregeltes Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn- und Hafenbetrieb hinsichtlich eines flüssigen Wagenlaufes, zumal bei entsprechendem weiteren Ausbau aller Umschlaganlagen, steigende Erfolge zu zeitigen vermag, wie dies auch die Entwicklung der letzten Jahre schon angedeutet hat, wobei die schonende Behandlung der Kohle beim Eisenbahnumschlag nicht zu vergessen ist. Die Devisenfrage, die sich allerdings außerhalb des Rahmens der vom Verfasser angestellten Betrachtung bewegt, mag hier nur erwähnt werden.

Fragen der Hochrhein-, Neckar- und Mainkanalisierung, solche des Mittellandkanals usw. beschließen die zwar äußerlich kleine, aber inhaltlich um so interessantere Schrift. *Dr. Adolph*

Stuckart-Hoffmann, Handbuch des Beamtenrechts. 590 Seiten. Verlag: Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35. Preis 9,50 RM.

Durch das Deutsche Beamtengesetz und die Reichs-Dienststrafordnung hat der nationalsozialistische Staat endgültig jene Einheitlichkeit für das Gebiet des Beamtenrechts und der Beamtenpolitik hergestellt, die frühere Regierungen zwar auch angestrebt, aber nicht erreicht haben. Es wird nunmehr alles darauf ankommen, die einheitliche Ausrichtung der Praxis auch ständig aufrecht zu erhalten. Dabei gewinnen außer den beiden genannten Gesetzen auch die Verordnungen und Erlasse der obersten Reichsbehörden über Beamtenfragen ausschlaggebende Bedeutung.

Es ist deshalb zu begrüßen, daß die Verfasser ähnlich wie Nadler und Wittland nunmehr alle das Beamtenrecht betreffenden Gesetze, Verordnungen und Erlasse in einem Handbuch zusammengefaßt haben. Im 1. Teil ihres Werkes behandeln sie die Vorschriften des allgemeinen Beamtenrechts und im 2. Teil das Besoldungsrecht. Der 3. Teil beschäftigt sich mit den Reise- und Umzugskosten sowie mit den auf dem Gebiet der Sozialfürsorge ergangenen Bestimmungen. Im 4. Teil werden das Dienststrafrecht, Erstattungsrecht und Haftungsrecht, und im 5. Teil das für besondere Beamtengruppen geltende Sonderrecht erörtert.

Die gesamte Materie ist in übersichtlicher Form dargestellt. Ein Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen und Ministerialerlasse in der Zeitfolge sowie ein ausführliches Sachregister erleichtern den Gebrauch des Handbuches wesentlich. Das Werk wird insbesondere auch den Reichsbahnbeamten gute Dienste leisten; denn der Reichsverkehrsminister hat in seinen Zusatzbestimmungen zum deutschen Beamtengesetz und zur Reichsdienststrafordnung wohl beinahe alle von den Verfassern angeführten Verordnungen und Erlasse verarbeitet, soweit sie für die Reichsbahn von Bedeutung sind. *Dr. Haustein*

Rohlfing, Dr. Theodor, und **Schraut**, Rudolf. Die Arbeitsgesetze der Gegenwart. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig 1938. 354 Seiten. Preis 7,— RM.

Stärker noch als auf anderen Rechtsgebieten hat sich auf dem Gebiet des deutschen Arbeitsrechts die Gesetzgebung seit dem 30. Januar 1933 fortentwickelt. Nur noch wenige gesetzliche Regelungen des jetzigen sozialen Lebens stammen aus der vorhergehenden Zeit. Von den rund 110 Gesetzen und Verordnungen, die diese Sammlung enthält, reichen nur noch rund 20 ganz oder in ihren Wurzeln in die Zeit vor der Machtübernahme zurück. Die starke gesetzgeberische Arbeit, die seitdem geleistet worden ist, spiegelt den ungeheuren wirtschaftlichen Aufstieg wider. Er brachte notwendig eine ziemlich große Zersplitterung und vielfache Ergänzung des Arbeitsrechts mit sich; mußten doch nach der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und Verstärkung des Arbeitsschutzes ein immer mehr sich verfeinernder Arbeitseinsatz und zahlreiche Maßnahmen zur Bekämpfung des Arbeitermangels auf verschiedenen Gebieten in Angriff genommen werden. Deshalb kann eine Sammlung der Arbeitsgesetzgebung auch niemals lange auf dem neuesten Stand bleiben. Die vorliegende Sammlung, die den Rechtszustand vom 15. Dezember 1937 wiedergibt, ist es schon heute nicht mehr. Der Verlag will aber durch Nachträge den Käufer auf dem Laufenden halten.

Das Buch enthält nicht nur die Grundpfeiler des heutigen Arbeitsrechts, die beiden Arbeitsordnungsgesetze mit ihren Ergänzungen und die daneben immer noch unentbehrlichen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, des Handelsgesetzbuchs und der Gewerbeordnung.

Es bringt erfreulicherweise auch die ins Arbeitsrecht einschlagenden Anordnungen zur Durchführung des Vierjahresplans, die Arbeitseinsatzanordnungen des Präsidenten der Reichsanstalt und die Bestimmungen über den Einfluß des Wehr- und Arbeitsdienstes auf das Arbeitsverhältnis. Es ist also ein gutes Handwerkszeug für die tägliche Arbeit. Die „Anmerkungen", die der Titel ankündigt, beschränken sich allerdings auf einige Verweisungen und die Beifügung einzelner ministerieller Erlasse. Gelegentlich fehlt die Angabe der Fundstelle, so z. B. bei den mitabgedruckten Bestimmungen über die Deutsche Arbeitsfront. Das beeinträchtigt aber die zweifellose Brauchbarkeit der Sammlung nicht.

Theobald.

Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten 1938. 34. Jahrgang. Zusammengestellt nach Unterlagen der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums und abgeschlossen im März 1938. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft mbH. Leipzig. 1938. 584 S., 2 Bildnisse. Preis 10,80 RM.

Die seit dem 30. Januar 1937 eingetretenen Änderungen in der äußeren Form und Organisation der Deutschen Reichsbahn waren bereits im 33. Jahrgang des Verzeichnisses berücksichtigt worden. Daher sind im 34. Jahrgang wesentliche Änderungen gegenüber dem letzten Band nicht festzustellen. Er enthält wieder die vollständige Aufzählung der Mitglieder des Beirats der Deutschen Reichsbahn und der oberen Beamten der Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums, der Reichsbahndirektionen, der Reichsbahn-Zentralämter, der Ämter, Ausbesserungswerke usw. Zugleich gibt er ein gutes Bild von der Organisation der genannten Behörden. Im Anhang sind Vorstand, Direktion, Oberste Bauleitungen und Bauabteilungen der Reichsautobahnen angegeben.

Ausführlicher als früher ist in diesem Band das Geleitwort gehalten, das nach kurzer Erwähnung der wichtigsten politischen und wirtschaftlichen Ereignisse, soweit sie für die Reichsbahn von Bedeutung gewesen sind, besonders die Auswirkung des neuen Deutschen Beamtengesetzes auf die Beamten der Deutschen Reichsbahn behandelt. Nach dem Hinweis, daß die Beamten, deren Namen jetzt in dieser großen Übersicht verzeichnet sind, das Glück haben, mit ganzer Kraft an dem Wiederaufstieg der Nation wirksam mitarbeiten zu können, daß sie sich aber auch stets der großen Verantwortung bewußt sein müssen, die ihnen durch ihre besondere Stellung bei der Reichsbahn obliegt, steht das Leitwort: „Alles für Deutschland".

Das Verzeichnis ist wie immer für die oberen Reichsbahnbeamten und jeden, der an der Deutschen Reichsbahn interessiert ist, von großem Wert.

Dr. Genest.

Behnke, Dr. Kurt, Regierungsrat. Reichsdienststrafordnung vom 26. Januar 1937. Kommentar für die Praxis. Guttentagsche Sammlung deutscher Reichsgesetze Nr. 207. Walter de Gruyter & Co. Berlin und Leipzig 1938. 670 Seiten. Preis 12,— RM.

Der vorliegende Kommentar bringt in der Einleitung den allgemeinen Teil der amtlichen Begründung zur Reichsdienststrafordnung, eine Abhandlung über Wesen und Zweck des Dienststrafrechts und eine vom § 22 des Deutschen Beamtengesetzes ausgehende Erörterung der Dienstvergehen im Sinne des nationalsozialistischen Beamtenrechts. Der Hauptteil des Buches enthält dann die Bestimmungen der Reichsdienststrafordnung mit Kommentar. Dieser bietet auf verhältnismäßig knappem Raum eine Fülle von Material, in dem eine außerordentliche Menge von Hinweisen auf Schrifttum und Rechtsprechung sowie auf Erlasse und Verordnungen der beteiligten Ministerien enthalten sind. Auch die wesentlichen Erlasse des Reichsverkehrsministers zum Dienststrafverfahren gegen Reichsbahnbeamte sind erwähnt.

Der Verfasser des Kommentars ist als Vertreter der obersten Dienstbehörde beim Reichsdienststrafhof mit der Durchführung von Dienststrafverfahren befaßt. Der Kommentar ist von ihm als Praktiker für die Praxis geschrieben und bietet für die Bearbeitung von Dienststrafsachen ein wertvolles Hilfsmittel. *Dr. Genest*

Kühn, Dr. Rolf, Anwaltsassessor, Diplom-Steuersachverständiger. Allgemeines Steuerrecht einschließlich des Steuerstrafrechts. Das Deutsche Recht in Einzeldarstellungen. Verlag Franz Vahlen, Berlin. 1938. 235 Seiten. Preis 6 RM.

Voraussetzung für die Beschäftigung mit einzelnen Steuern ist die Kenntnis des allgemeinen Steuerrechts, also der Vorschriften, die für alle Steuern und ihren Vollzug gleichmäßig gelten. Diese Bestimmungen finden sich hauptsächlich in der Reichsabgabenordnung, dem Steueranpassungsgesetz und dem Reichsbewertungsgesetz. Die in der Praxis mit Steuerangelegenheiten Beschäftigten in knapper und anschaulicher Form über dieses allgemeine Steuerrecht zu unterrichten, ist das Ziel der vorliegenden Arbeit. In 5 Teilen werden behandelt: Wesen, Gliederung und Organisation des Steuerrechts, wobei auch eine Übersicht über die einzelnen Steuergesetze gegeben wird; Auslegung, Beurteilung und Ermessen im Steuerrecht; der Steueranspruch mit Steuermaßstab; das Steuerverfahren und endlich das Steuerstrafrecht. Das Buch ist klar und anregend geschrieben und erfüllt gut die Aufgabe, die der Verfasser sich gestellt hat, den Praktiker mit den Fragen des allgemeinen Steuerrechts vertraut zu machen. *Dr. Genest*

Deumer, Dr. Robert. Die Ausschüttung des Anleihestocks. Verlag Walter de Gruyter u. Co., Berlin W 35, Woyrschstraße 13. 36 Seiten. Preis 1,50 RM.

Nach dem Anleihestockgesetz (AnlStG.) von 1934 müssen Kapitalgesellschaften mit einem Gesellschaftskapital über 100 000 RM „Überdividenden" (über 6 %, in Sonderfällen über 8 %) einem bei der Deutschen Golddiskontbank gebildeten Anleihestock überweisen. Die Bank legt sie in Anleihen des Reichs u. dgl. an. Durch Gesetz vom 9. Dezember 1937 ist das AnlStG. um drei Jahre verlängert, gleichzeitig ist die Auflösung des bestehenden Anleihestocks verfügt worden. Das Reich übernimmt danach die Wertpapiere des Stocks im Tausch gegen Steuergutscheine. Die Einzelheiten sind in der 3. Durchführungs- und Ergänzungs-VO. zum AnlStG. vom 9. Dezember 1937 enthalten.

Die sich im Zusammenhang mit dem Änderungsgesetz und der DurchführungsVO. ergebenden Fragen werden von dem Verfasser des im gleichen Verlag erschienenen Erläuterungsbuchs zum AnlStG. in einem kleinen Ergänzungsband erschöpfend behandelt. Den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes und der VO. ist eine kurze, übersichtliche Einleitung vorangestellt. — Bei den S. 5 Anm. 1 und S. 9 genannten Zeitschriften fehlt die Angabe des Jahrgangs, auch hätte der Aufsatz von Kahlert in der Jur. Wochenschr. 1937 S. 3273 ff. erwähnt werden können. Von diesen kleinen Schönheitsfehlern abgesehen, wird das Werkchen jedem, der sich mit dem Anleihestockrecht befassen muß, nützlich sein. *Dr. Finger.*

Kellerer, H. Mathematik und Verkehr. Verlag: B. G. Teubner, Leipzig C 1. 48 Seiten, 20 Abbildungen. Preis 1,20 RM.

Zehn Jahre werden es her sein, daß der Verfasser, damals Studienassessor in Hagen, später in Mailand, auf Anregung von Prof. Timpe (Berlin) den Weg zur Eisenbahnstatistik und zu mir fand. Die erste Frucht seiner eingehenden Studien im Dienstbetrieb der Reichsbahn, denen gern jede Förderung zuteil wurde, war seine Arbeit (Berliner Dissertation) „Mathematische Methoden in der Eisenbahnstatistik" T.H. Berlin 1931. Seiner Liebe ist Kellerer treugeblieben, wie zahlreiche Veröffentlichungen im Archiv für mathematische Wirtschafts- und Sozialforschung (Timpe u. Riebesell) und im allgemeinen Statistischen Archiv (Zahn) und sein Buch Verkehrsstatistik Berlin 1936 (Elsner) zeigen. Seine philologisch-pädagogische Tätigkeit in Mailand hat Kellerer mit dem vorliegenden Büchlein abgeschlossen. Heute ist er Leiter der Abteilung Statistik im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband (Berlin), der sich damit eine Persönlichkeit gesichert hat, die durch ihre Verbindung von Theorie und praktischen Kenntnissen, in jahrelangen Studien an Ort und Stelle erarbeitet, für dieses Arbeitsgebiet wie geschaffen scheint.

Die Tatsache, daß das vorliegende Heft in der von W. Lietzmann und A. Witting herausgegebenen Reihe I der Mathematisch-Physikalischen Bibliothek Teubners erscheint, spricht schon für sich. Das Bändchen wendet sich an Freunde des Verkehrswesens, der Statistik, Wirt-

schaftsmathematik und an Lehrer und Schüler unserer höheren Schulen. An Kenntnissen aus dem Verkehrswesen und der Statistik wird nichts vorausgesetzt. Die Schrift besteht aus einer Folge von 32 Beispielen, aus allen Verkehrsarten einschließlich des Rundfunks geschickt ausgewählt, mittels deren die statistischen Grundbegriffe und Verfahren erläutert werden: Mittelwert, Streuung, Häufigkeit usw. und die statistische Bearbeitung von Zahlenreihen. Der Text ist überaus klar und gut verständlich, die graphischen Darstellungen recht brauchbar und beispielhaft, das Ganze gerade zu einer praktischen Einführung in die Statistik des Verkehrswesens auf wissenschaftlicher Grundlage ausgezeichnet geeignet. Ich zweifle nicht, daß dieses erste Bändchen „Mathematik und Verkehr" Anklang findet und würde mich freuen, wenn weitere Beispiele in dieser Art folgen würden. *Dr. Steuernagel, Frankfurt/Main.*

Alphabetisches Ortsverzeichnis (früher Dr. Koch's Ortsverzeichnis). Nach amtlichem Material im Auftrage des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen herausgegeben von A. Nether, Generalsekretär des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Zwanzigste verbesserte und erweiterte Auflage. Berlin 1938. Verlag von Barthol & Co. 729 Seiten. Preis gebunden 26,— RM.

Der Inhalt der vorliegenden zwanzigsten Ausgabe des Ortsverzeichnisses hat den bewährten Aufbau behalten, der den Eisenbahnern und vielen Verkehrstreibenden vertraut ist. Nach wie vor will das Verzeichnis nur dem Eisenbahn-Güterverkehr dienen. Es will jeden Versender und die Güterabfertigung des Versandortes in den Stand setzen, auf dem Frachtbrief die genaue Bezeichnung des Empfangsortes anzugeben und bei Orten, die nicht an der Eisenbahn liegen, den günstigst dazu gelegenen Bahnhof vorzuschreiben.

Das Werk enthält in alphabetischer Reihenfolge alle für den Eisenbahn-Güterverkehr in Frage kommenden Orte in Deutschland, Ungarn und Luxemburg einschließlich der nach dem Weltkriege vom Deutschen Reich und dem ehemaligen Österreich-Ungarn abgetrennten Gebiete. Neben der genauen Ortsbezeichnung sind Angaben über die Bedeutung des Ortes (Stadt, Dorf, Post- und Telegraphenstation usw.), seine politische Lage, das Bahngebiet (Name der Staatsbahn, Privatbahn, Kleinbahn) und die Bahnstrecke, an welcher der Ort liegt, aufgenommen. Bei den Orten, die selbst keinen Bahnhof besitzen, sind die nächstgelegenen Bahnhöfe, die Entfernungen und die Lage dazu (Himmelsrichtung) angegeben.

Die Neuausgabe bringt gegenüber der zuletzt im Jahre 1933 erschienenen 19. Ausgabe[1] wesentliche und umfassende Erweiterungen und Berichtigungen. Wie der von 670 auf 729 Seiten angewachsene Umfang des Buches beweist, sind zahlreiche Orte und alleinliegende gewerbliche Anlagen, die inzwischen für den Güterverkehr Bedeutung erlangt haben, neu aufgenommen worden. Die in den letzten Jahren in Deutschland,

[1] Besprochen im Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1100.

besonders in Ostpreußen, Grenzmark Posen-Westpreußen, Schlesien, Provinz Sachsen und Brandenburg, durchgeführten umfangreichen Ortsumbenennungen, sowie die Änderung der Schreibweise vieler Orte, z. B. Änderung des C in K, sind sämtlich berücksichtigt.

Diese, sowie die zahlreichen sonstigen Erweiterungen und Verbesserungen — genauere Bezeichnung der politischen Lage der Orte, Hinzunahme weiterer nahgelegener Bahnhöfe für Orte, die nicht selbst Eisenbahnstationen sind usw. — zeichnen das neue Ortsverzeichnis aus und machen es zu einem wertvollen Hilfsmittel für Verkehrstreibende und Güterabfertigungen. *Lemmerhold*

„Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn, 1938". Verlag Otto Elsner, Berlin. 670 Seiten. Preis 3,50 RM.

In seinem Geleitwort zum dritten Jahrgang des Taschenbuches begrüßt der Geheime Baurat Dr.-Ing. eh. P. Kühne die Ausgabe 1938 als einen willkommenen Helfer und Berater für alle Männer, die sich mit Pflege und Erhaltung der Fahrzeuge und aller maschinentechnischen Einrichtungen und Anlagen befassen. Schriftleitung und Verlag erläutern in ihrem Vorwort kurz die Bedeutung des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 für die Reichsbahn und ihre Gefolgschaft und weisen auf die wichtige Aufgabe hin, die im Rahmen der deutschen Volkswirtschaft gerade der Erhaltungswirtschaft zufällt, die zu einem nicht geringen Teil mithelfen muß, die Rohstoffversorgung zu meistern.

Im ersten Kapitel, das sich mit der Erhaltungswirtschaft befaßt, werden die Kesselvorschriften und die Erhaltungsarbeiten an Feuerbüchskesseln und ihrer Grobausrüstung eingehend beschrieben, wobei die letzten Erkenntnisse über Vermessung und Bearbeitung der einzelnen Elemente und Teile des Kessels eingearbeitet wurden. Besondere Aufmerksamkeit dürften hierbei die Ausführungen über die Schweißverbindungen und das Arbeiten mit Röntgenanlagen für Werkstoffprüfungen verdienen. Der folgende Abschnitt erläutert die Grundsätze für das Aufarbeiten der Stangen und Stangenlager an Lokomotiven und gibt wichtige Hinweise für die richtige Behandlung der Dünngußlager. Die anschließend aufgezeigten kurzen Richtlinien über das Vermessen und Verwiegen der Drehgestellwagenkästen geben auch dem Fernerstehenden einen guten Einblick und legen klar, mit welcher Gewissenhaftigkeit bei den hohen Anforderungen, die an den Wagenpark gestellt werden, in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken gearbeitet werden muß, um jede Ursache, die zum unruhigen Wagenlauf führen kann, auszuschalten. Besonders begrüßt werden muß die Aufnahme der Richtlinien über die Altstoffwirtschaft und über die Verwertung der Alt- und Abfallstoffe im letzten Teil des Kapitels Erhaltungswirtschaft. Von einigen eisenbahntechnischen Einzelheiten abgesehen, haben diese Richtlinien durchaus allgemeine Gültigkeit, so daß durch ihre Veröffentlichung auch anderen technischen Betrieben in der Gegenwart wichtige Hinweise gegeben werden.

Das zweite Kapitel ist dem Betriebsmaschinendienst vorbehalten und bringt in den ersten Abschnitten Einzelheiten über den Bau und Betrieb von Lokomotivbehandlungsanlagen. Besonders sei hier aufmerksam gemacht auf die Ausführungen über die Auswaschanlagen mit vergleichender Darstellung der einzelnen Verfahren und auf die Abhandlung über die Rückgewinnung von Koks und Kohle aus den Feuerungsrückständen von Lokomotiven, ein Problem, das in seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung nicht unterschätzt werden sollte. Eine darstellende Beschreibung der üblichen Bremsbauarten, bei der auf die Neuerungen an den Druckluftbremsen besonders eingegangen wird, dürfte in der dargestellten Form Anklang finden. Eine kurze Abhandlung über die Dauergrenzleistung bei Dampflokomotiven beschließt die Ausführungen über den Betriebsmaschinendienst.

Das letzte Kapitel gibt in kurzer leicht verständlicher Form einen Überblick über die Wirtschaftsführung der Deutschen Reichsbahn, unter besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftsführung im Werkstättendienst, und über die Grundsätze für Berechnungen im technischen Verwaltungsdienst. Diese Ausführungen werden in der vorliegenden Darstellung vor allem jedem willkommen sein, der sich in großen Zügen über die Grundlagen dieses Verwaltungszweiges unterrichten und die oft nicht leicht zu übersehenden Zusammenhänge kennenlernen will.

Ein Anhang mit Beschreibungen über Sinterhartmetalle und Schweißdrähte ergänzt den Inhalt des mit vielen Abbildungen versehenen rund 670 Seiten starken Taschenbuches. Eine dem Inhaltsverzeichnis beigegebene Übersicht über die noch gültigen Abschnitte aus den vorigen Jahrgängen läßt die Sammlung zu einem Werk werden, das auf dem Gebiete des Werkstätten- und Betriebsmaschinendienstes stets als Ratgeber für den letzten Stand der Entwicklung dienen kann.

Zum Schluß sei bemerkt, daß der Wert des Buches besonders für die angehenden Eisenbahningenieure noch größer wäre, wenn die aufgeführten Teile der Dienstvorschriften nicht wörtlich und mit allen Einzelheiten übernommen würden und wenn statt dessen eine darstellende Beschreibung der Verhältnisse Platz greifen würde. Als Beispiel hierfür könnte das Kapitel über die Wirtschaftsführung dienen. *Pleß.*

„Dampflokomotiven, Lokomotivbetrieb, 2. Heft, Unregelmäßigkeiten." 114 Seiten, 52 Abbildungen. Verlag: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m. b. H., Leipzig C 1. Preis 0,90 RM.

Nachdem vor einiger Zeit in der Reihe der Lehrstoffhefte für den maschinentechnischen Dienst das Heft 1 über Lokomotivbetrieb erschienen war, wurde jetzt das Heft 2 herausgebracht, das die Unregelmäßigkeiten im Lokomotivbetrieb behandelt. Der besondere Wert dieses Heftes besteht darin, daß alle Schäden, die durch unregelmäßige Behandlung der Lokomotive und ihrer Einzelteile entstehen können, aufgezeigt und darüber hinaus auch die Mängel in ihren Entstehungsursachen und Auswirkungen erörtert werden, die durch das Versagen einzelner Teile der Lokomotive auftreten können. Die Pünktlichkeit und Sicherheit der Zug-

beförderung hängt wesentlich davon ab, daß das Lokomotivpersonal die Lokomotive in ihrem heutigen, nicht einfachen Aufbau genau kennt, keine Behandlungsfehler macht und ein aufmerksames Auge und Ohr für die Arbeit der Maschine hat. Die Zusammenstellung aller Störungsmöglichkeiten und die Hinweise auf die Vermeidbarkeit solcher Unregelmäßigkeiten ergänzen in wertvoller Weise die einschlägigen Dienstvorschriften. Wenn auch das Lehrstoffheft in erster Linie für die Dienstanfänger bestimmt ist, so kann es doch von allen im Zugbeförderungsdienst tätigen Beamten mit Nutzen verwendet werden. Es ist auch ein sehr nützlicher Beitrag zu den seit einiger Zeit eingeleiteten Maßnahmen zur Bekämpfung von Zugverspätungen. *Ebert.*

„Technische Bestimmungen für Kreuzungen und Näherungen zwischen Reichsautobahnen und Starkstrom-Freileitungen" sind vor einiger Zeit beim Verband Deutscher Elektrotechniker E. V., Verlagsabteilung Berlin-Charlottenburg 4, VDE-Haus, erschienen. Das kleine, 8 Seiten starke Heft ist unentbehrlich für alle, die sich mit der Frage der Kreuzung von Starkstrom-Freileitungen mit Reichsautobahnen zu befassen haben.

Grundlage für die Starkstromkreuzungen mit Reichsautobahnen bildet die Bestimmung, daß für derartige Kreuzungen dieselben technischen Vorschriften gelten wie für Kreuzungen an verkehrsreichen Straßen einer Großstadt.

Nach Angabe des vorgeschriebenen Lichtraumes werden in dem kleinen Heft die Bestimmungen von VDE 0210/1936 „Vorschriften für den Bau von Starkstromleitungen VSF." übersichtlich zusammengestellt, die auf die Reichsautobahnen Bezug haben. Behandelt sind:

I. Kreuzungen durch Starkstrom-Freileitungen mit Nennspannungen von 1 kV und darüber.
   a) Lichtraum und Leitungsabstände.
   b) Werkstoffe, Querschnitt und Festigkeit der Leitungen, Spannweiten.
   c) Befestigung der Leitungen an Stützenisolatoren.
   d) Befestigung der Leitungen an Kettenisolatoren.
   e) Werkstoff, Berechnung und Beanspruchung der Maste, Fundamente, Querträger und Stützen.

II. Näherungen von Starkstrom-Freileitungen mit Nennspannungen von 1 kV und darüber.

III. Kreuzungen durch Starkstrom-Freileitungen mit Nennspannungen unter 1 kV.

IV. Näherungen von Starkstrom-Freileitungen mit Nennspannungen unter 1 kV.

V. Bereits bestehende Kreuzungen und Näherungen.

Reinhardt.

Marx, Carl, Reichsbahninspektor bei der Güterabfertigung Stuttgart Hbf. Allgemeine Bestimmungen über den Güterverkehr mit dem Auslande. 11. Auflage. Stand 1. Februar 1938. Verlag Hermann Klokow, Berlin SW 19. 124 Seiten. Preis: 2,10 RM.

Die treffliche Zusammenstellung über die Abfertigungs- und sonstigen Bestimmungen bei dem Verkehr über die Auslandsgrenze, die gerade unter heutigen Verhältnissen so besonders verschiedenartig und vielfach schwierig geworden sind, erscheint soeben in 11. Auflage, und wenn es sich bei der Schrift auch im wesentlichen um einen geschäftspraktischen und nicht eigentlich wissenschaftlichen Behelf handelt, so ist die Arbeit doch von einer Güte, die uns Veranlassung gibt, in diesen wenigen Zeilen auf die Erscheinung empfehlend hinzuweisen. Im übrigen erhebt sich die Gliederung und Darstellungsform auch wiederholt zu wirklich wissenschaftlicher Höhe. *Dr. W. Spiess.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Craemer, Dr.-Ing. e. h. Atlas des Weltfernsprechnetzes. Europäischer Fernsprechdienst Berlin-Charlottenburg 9, Rognitzstr. 8. 65 Seiten. Preis 4 RM.

Dienst im Zuge. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft mbH., Leipzig C 1, Goethestraße 6. 192 Seiten. 76 Abbildungen. Preis 1,30 RM.

Krecke, Karl. Die Energiewirtschaft der Welt. VDI-Verlag, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 40. 193 Seiten. Preis 10 RM.

Maunz, Theodor. Verwaltung. Grundzüge der Rechts- und Wirtschaftswissenschaft — Reihe A. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg 36. 332 Seiten. Preis 6,50 RM.

Meier, Dr. rer. pol., Walter R. Grundlagen und Hauptprobleme der Tarifbildung bei Straßenbahnen, mit besonderer Berücksichtigung der Städte Zürich, Basel und Bern. Helbing u. Lichtenhahn, Basel. 116 Seiten. Preis 3 RM.

Reichsbahn-Handbuch 1937. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft mbH., Leipzig C 1, Goethestraße 6. 249 Seiten. Preis kart. 8,70 RM, geb. 9,70 RM.

Spiess, Dr. Walter. Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel. W. Kohlhammer, Stuttgart-S., Urbanstr. 12—16. 20 Seiten. Preis 0,90 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

47. Jahrg. Nr. 8 bis 16. Vom 19. Februar bis 16. April 1938.

(8:) Behälter im internationalen Umschlagverkehr. — (9:) Die neue deutsche Verkehrsordnung. — (10:) Österreichische Bundesbahnen als Förderer des Fremdenverkehrs. — (11:) Die Lagerhäuser der Schweizerischen Bundesbahnen. — (12:) Übergang der Ö.B.B. in die D.R.B. —

(13:) Einordnung Deutsch-Österreichs in das deutsche Tarifsystem. — (14:) Bezahlung der Frachten und Umrechnung fremder Währungen im internationalen Güterverkehr. — (15:) Eingliederung des Landes Österreich in das deutsche Tarifsystem. — (16:) Verbandstarife mit dem Land Österreich treten längstens 30. Juni außer Kraft.

Der Bauingenieur. Berlin.

19. Jahrg. Heft 9/10 bis 13/14. Vom 4. März bis 1. April 1938.

(9/10:) Der Einfluß des Überbaues auf die Spannungen bei Steingewölben mit voller Übermauerung und Eisenbetonbogen mit aufgeständerter Fahrbahn. — (11/12:) Regelung kleinerer Wasserläufe. — (13/14:) Grundbruch unter einem Erddamm.

Die Bautechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 7 bis 16. Vom 18. Februar bis 15. April 1938.

(7:) Der Neubau der Ebertsbrücke in Berlin. — Die Anwendung dynamischer Baugrunduntersuchungen. — (10/11:) Bereitstellung von Baustoffen für die Reichsautobahn Berlin—Stettin. — (13—15:) Steinmauerwerk bei Brückenbauten. — (13:) Erfahrungen bei der Unterhaltung von stählernen Straßenbrücken. — (15:) Die Entwicklung der italienischen Straßen. — (16:) Die Arbeiten der Reichswasserstraßen-Verwaltung im Jahre 1937.

Braunkohle. Halle a. d. S.

37. Jahrg. Heft 7. Vom 12. Februar 1938.

Die Neuregelung des Straßenverkehrsrechts.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

9. Jahrg. Nr. 85. Januar/Februar 1938.

Die wirtschaftliche Kriegsvorsorge und die Eisenbahnen. — Schweizerbahnen und Kantone. — Schweizerische Luxuszüge.

Chronique des transports. Paris.

17. Jahrg. Nr. 4 bis 7. Vom 25. Februar bis 10. April 1938.

(4:) Les vicissitudes de la réforme des C. F. F. suisses. — La nouvelle tarification simplifiée des chemins de fer fédéraux suisses. — L'extension du réseau routier du Maroc. — (5:) Le nouveau régime des chemins de fer français. — Le prélèvement de 10 % sur les actions de chemins de fer. — (6:) Le nouveau statut de la coordination rail-route (voyageurs). — L'électrification des voies ferrées dans le monde en 1937. — (7:) Le réseau d'Alsace et de Lorraine en 1936. — L'industrie automobile allemande en 1937.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

72. Jahrg. Nr. 8 bis 14. Vom 23. Februar bis 6. April 1938.

(8:) Zur Neugestaltung Berlins. — (14:) Zwei Reisebüros in Österreich.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

12. Jahrg. Nr. 25 bis 27. Vom 18. März bis 1. April 1938.

(25:) Österreich als Reiseland. — (26:) Österreichs Bahnen mit der Reichsbahn vereinigt. — (27:) Reichsbahn-Aufgaben — und ihre Finanzierung. — Großdeutscher Fremdenverkehr.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

35. Jahrg. Heft 7 bis 14. Vom 17. Februar bis 7. April 1938.

(7:) Förderung des Güterfernverkehrs auf Lastkraftwagen. — (9:) Die neuen Veranlagungsrichtlinien zur Einkommen- und Körperschaftssteuer. — (14:) Geringer Rückgang des Personenverkehrs.

Eesti Raudtee. Tallinn.

17. Jahrg. Nr. 2. Vom 7. April 1938.

Die neueren Personenwagen der estländischen Staatsbahnen. — Die Erhöhung der Fahrpreise und der neue Personentarif. — Der Kraftwagen im Betriebe der estländischen Staatsbahnen.

Das Eisenbahnwerk. Berlin.

17. Jahrg. Heft 1 bis 4. Januar bis April 1938.

(1:) Gute Beleuchtung, gute Arbeit, gute Leistungen. — Die neue zweistufige Knorr-Luftbremse mit P-Steuerung. — (2:) Neuzeitliche Hochleistungs-Einständer-Karusselldrehbank für Eisenbahn-Ausbesserungswerke. — Werkstoffuntersuchungen mit Röntgenstrahlen. — (3—4:) Einige bemerkenswerte neuere Werkzeugmaschinen. — (3:) Erhaltung der Wagen in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken. — (4:) Einbaufertige Dichtungsringe aus deutschen Rohstoffen zur Abdichtung von Wellen und anderen bewegten Maschinenteilen gegen Öl, Fett, Wasser und Schmutz. — Erleichterung und Überwachung der Bedienung von Werkzeugmaschinen durch Farb- und Leuchtbilder.

Engineering. London.

Band 145. Nr. 3760 bis 3766. Vom 4. Februar bis 18. März 1938.

(3760:) Diesel-engined trains for New South Wales Railways. — (3762:) 4-6-0 mixed-traffic locomotive; Great Western Railway. — (3766:) The electrification of the Wirral Railway, Cheshire.

E und M. Elektrotechnik und Maschinenbau. Wien.

56. Jahrg. Heft 12 bis 13. Vom 20. bis 27. März 1938.

(12—13:) Die elektrische Kraftstellanlage im Bahnhof Weidling.

Europäischer Fernsprechdienst. Berlin.

Heft 48. März 1938.

Fortschritte der Fernsehtechnik im Jahre 1937. — Geräuschstörungen bei der Übertragung von Sprache auf Leitungen.

Le Génie Civil. Paris.

Band 112. Nr. 15. Vom 9. April 1938.

Situation de l'industrie automobile allemande d'après le salon de Berlin (18. 2.—6. 3. 1938).

Glasers Annalen. Berlin.

62. Jahrg. Band 122. Heft 4 bis 7. Vom 15. Februar bis 1. April 1938.

(4:) Stand der Entwicklung der Rollenachslager in Schienenfahrzeugen. — Lauf von Eisenbahnfahrzeugen mit zwei ohne Spiel gelagerten Radsätzen in der Geraden. — (5:) Einige Neuerungen aus dem Hebezeugbau. — Ein neuer dieselelektrischer Schnelltriebwagen der Deutschen Reichs-

bahn. — (6:) Aufbau und Winkel von Keilriemen. — Ein amerikanischer Eilgüterzug. — (7:) Die Internationale Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1938.

The journal of the Institute of Transport. London.

Band 19. Nr. 5 bis 6. März bis April 1938.

(5:) Contrasts between British and foreign transport policies. — Suburban passenger transport problems. — The Northern Ireland road transport board. — (6:) Transport publicity. — Speed of modern freight trains.

Juristische Wochenschrift. Berlin.

67. Jahrg. Heft 10 bis 16/17. Vom 5. März bis 23. April 1938.

(10:) Die Straße im Verwaltungsrecht. — Die Bürgersteigunterhaltungspflicht unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse Berlins. — (15:) Die Gebäudeerrichtung als Voraussetzung für die Erhebung von Anliegerbeiträgen gem. § 15 Fluchtliniengesetz. — (16/17:) Zur Rechtserneuerung des Heimstättenrechts.

Die Lokomotive. Wien.

35. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Februar bis März 1938.

(2:) 2-D-2 Heißdampf-Schnellzuglokomotive der Canadischen Nationalbahn. — Verkehrsüberschwang. — 1-B-1 Heißdampf-Tenderlokomotive Reihe 22 der kgl. ungarischen Staatsbahnen. — Lokomotivgeschichte der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. — (3:) Meterspurige 1-E-Lokomotive der Jungzu-Bahn in China. — Der gegenwärtige Stand der Elektrisierungsarbeiten der Österreichischen Bundesbahnen. — 1-D-Heißdampf-Zwilling-Güterzuglokomotive Reihe 403 der kgl. ung. Staats-Eisenbahnen. — Geschichte der japanischen Eisenbahnen. — Schnellfahrten in Neuseeland. — Verkehrsaufschwung der englischen Eisenbahnen, insbesondere auf der L. M. u. S. Ry. — Leistungserhöhung bei der Deutschen Reichsbahn ab 1932. — Eisenbahnen in den französischen Kolonien. — Ausgestaltung der Bahnen im russischen Fernen Osten.

Manchurian Economic Review. Harbin.

5. Jahrg. Nr. 4 bis 7. Februar bis April 1938.

(4:) Five year plan. — Manchu Railways. — (5:) Germany recognizing Manchoukuo. — (7:) German wool and textil market.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

12. Jahrg. Nr. 6 bis 13. Jahrg. Nr. 1. Dezember 1937 bis Februar 1938.

(6:) Stand der Arbeiten bei den Eisenbahnbauten. — Der Kraftwagenverkehr der Norwegischen Staatsbahn. — (1:) Geschäftsbericht der Norwegischen Staatsbahn über Bahnbewachung, Bahnunterhaltung und Sicherungs- wie Fernmeldewesen im Geschäftsjahr 1. Juli 1936 bis 30. Juni 1937. — Neue Dieseltriebwagen der Norwegischen Staatsbahn. — Neue Kraftwagen für den Bezirk Trondheim.

Monatsschrift der internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung. Brüssel.

Band 9. Nr. 3. März 1938.

Das Schweißen von Schienen bei der Nationalen Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen. — Die Fahrausweise.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

63. Jahrg. Nr. 10 bis 64. Jahrg. Nr. 2. Oktober 1937 bis Februar 1938.

(10:) Berechnungen über die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Strecken. — Anpassung der Verwaltung der Betriebsdirektion an die Größe der Betriebsdirektion. — Über die Kraftfahrzeuge bei der Schwedischen Staatsbahn. — (11:) Die elektrischen Lokomotiven der Schwedischen Staatsbahn. — Die Eisenbahnen Rumäniens. — (12:) Dieselkraftwagen. — Luftzuführung für Eisenbahnwagen. — Umorganisation des französischen Eisenbahnwesens. — (1:) Zusammenarbeit zwischen Staatsbahn und Post- und Telegraphenwesen in Dänemark. — Überdimension des Verkehrsapparates. — Buchführung bei einem Eisenbahnkonzern. — Die Klassifikation von Verkehrsstellen bei der Post, dem Telegraphenwesen und der Staatsbahn in Schweden. — (2:) Neuere Schienenbefestigungsmethoden bei Holzschwellen.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

93. Jahrg. Heft 4 bis 7. Vom 15. Februar bis 1. April 1938.

(4:) Diesellokomotiven großer Leistung. — „Dampflokomotivenanlage" für turboelektrischen Antrieb einer Lokomotive. — Neue französische Diesellokomotiven. — Diesellokomotive mit direktem Antrieb. — (5/6:) Der Brückendienst bei den Schweizerischen Bundesbahnen. — Unterhaltung gewölbter Brücken bei den Österreichischen Bundesbahnen. — Brückenunterhaltung bei den Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen. — Die Brückenunterhaltung bei der Deutschen Reichsbahn. — Rost und Rostschutz an Stahlbrücken. — Brückenunterhaltung bei den Niederländischen Eisenbahnen. — Die Instandhaltung der Brücken bei den Schwedischen Staatsbahnen. — (7:) Ablaufanlagen ohne Talbremsen bei Zuführung der Züge durch Lokomotiv- oder Schwerkraft. — Der neue Heizungsmeßwagen der Deutschen Reichsbahn.

Railway Age. New York.

Band 104. Nr. 6 bis 14. Vom 5. Februar bis 2. April 1938.

(6:) Labor and competitive problems cannot be ignored. — Less expensive plan presents better appearance. — Oral arguments in ex parte 123. — Steel castings and the Railroad. — Railroads begin case against train-limit bill. — „Engineer Joe Hagan." — (7:) New pendulum-type cars tested. — Diesels handle Birmingham's steel. — Senator Wheeler diagnoses and prescribes. — New trusses reinforce old ones in Santa Fe bridge. — Railroads continue assault upon train limit bill. — (8:) Pennsylvania extends electrification to Harrisburg. — Lightweight coach seat. — How restore Railroad health? — Inventories are under pressure. — Lackawanna receives high-speed passenger locomotives. — South Carolina's truck law upheld. — Derailment on concrete roadbed caused by breaking bolts. — Hearings an train-limit bill. — (9:) Hauling Cincinnati's merchandise. — Train-connection buses operate across bay bridge. — Seasonal operations successful. — Colorado ski buses. — Maine Central purchase. — (10:) Rock Island saves money by electrifying terminals. — Welding of Railroad rolling stock. — Train-limit hearings resumed. — Senate hearing on Pettengill bill. — Short trains increase hazards. — Railroads mobilize facts about Railway buying. —

(11:) Noteworthy grade separation completed at Chicago. — Ruling reversed in Scott Brothers case. — Roads end train-limit testimony. — Santa Fe installs high-speed passenger locomotives. — Floods interrupt California service. — (12:) Modern locomotive design and smoke prevention. — Apex safety-steel running board. — Photographing waybills. — Rail executives hit A. A. R. — Hearing on Pettengill bill. — Aftermath of ex parte 123. — Lackawanna improves yard operation. — Engineering and maintenance officers meet at Chicago. — Do they read the Railway Age? — (13:) Santa Fe places new stream-line trains in service. — House train-limit hearing concluded. — Wheeler raps security group. — Republic opens 98-inch continuous strip mill. — (14:) New N. Y. C. locomotives show high power concentration. — $ 1,184,175,000 for Railway supplies and equipment in 1937. — Wheeler committee bares A. A. R. legislative activities. — Roosevelt plans Railroad message. — „Agreed charges" bill is advancing in Canada.

Railway Gazette. London.

Band 68. Nr. 7 bis 15. Vom 18. Februar bis 15. April 1938.

(7:) The metallurgy of a high-speed locomotive. — Unloading tackle for long rails in Austria. — A new universal — fram-cutting machine. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (8:) The Railroads „Forgotten Man". — Welded bogies for new L. P. T. B. stock. — Traffic research, G. W. R. — Considerations on the work of the signal engineer. — The metallurgy of a high-speed locomotive. — New four-cylinder 2-8-4 locomotives for Norway. — Machining horn gaps in locomotive frames. — (9:) The locomotive in Central Europe. — Teleprinter progress on the L. N. E. R. — Wooden rails in New Zealand. — Water softening on the L. N. E. R. — British-built tank locomotive for Mexico. — Automatic block and cab signalling in France. — New Sentenel locomotives, Egyptian State Railways. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (10:) Ministry of transport statistics. — Track layouts for station approaches. — Organisation of the bus industry in England and Wales. — Automatic recording of bus movements. — Danish suburban locomotives. — (11:) Planned publicity. — Further impressions of overseas transport. — Modernised stations on the Wirral line, L. M. S. R. — Speedometers for G. W. R. locomotives. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (12:) Early development of the Austrian Südbahn. — Further impressions of overseas transport. — Overturning tests in South Africa. — The Gotthard line. — Motorcar jack for lifting track on bridges. — Training in signal and telegraph operation, L. N. E. R. — The travelling post office. — Rebuilt 4-6-0 type locomotive, L. N. E. R. — Manganese steel liners for axleboxes. — Incline working on the L. M. S. R. — A new English Diesel train, L. M. S. R. — Transport for winter sports. — (Supplement): Financial and operating results of the British Group Railways in 1937. — (13:) Signalling in Netherland India. — Centenary of the travelling post office. — New Pacific locomotives in New Zealand. — American Railways in embryo. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (14:) Equipment of a modern locomotive running depot in India. — Railway bridge girders welded of old rails. — (15:) Further

impressions of overseas transport. — Chapelon on the steam locomotive. — Buckling in welded track. — Automatic voltage control for light signals. — The Chien Tang bridge, China. — Trials of Alsace-Lorraine two-cylinder Pacifics. — (Supplement:) Diesel Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Februar 1938.

C. T. C. on complete subdivision of the Burlington. — Centralized traffic control on the Denver and Rio Grande Western. — Gates protect three tracks.

Die Reichsbahn. Berlin.

14. Jahrg. Heft 7 bis 16. Vom 16. Februar bis 20. April 1938.

(7:) Der Erweiterungsbau des Parksanatoriums Bad Homburg v. d. Höhe der Reichsbahn-Versicherungsanstalt. — Die Deutsche Reichsbahn auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1938. Eine Vorschau. — Nochmals: Abrechnung zwischen Reichsbahn und Privatbahnen im Personenverkehr. — (8:) Verkehrsleitung (Vortrag, gehalten in der Eisenbahnwissenschaftlichen Woche der Württembergischen Verwaltungs-Akademie zu Stuttgart am 11. Februar 1938). — (9:) Reichsbahn und Landschaft am Mittelrhein. — (10:) Das Verkehrsrecht für die Reichsautobahnen. — (11:) Das neue Gesicht des Kölner Hauptbahnhofes. — (12:) Zum Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich. — Überblick über die Organisation und über statistische Zahlen der in die Deutsche Reichsbahn eingegliederten „Österreichischen Bundesbahnen". — Grundlagen und Probleme der persönlichen Unfallverhütung bei der Deutschen Reichsbahn. — (13:) Fünf Jahre Aufbauarbeit der Deutschen Reichsbahn 1932—1937. — Die beiden neuen Rheinbrücken bei Maxau und Speyer. — Leipziger Frühjahrsmesse 1938 und Deutsche Reichsbahn. — Die Deutsche Reichsbahn bei der Kraftfahrzeug-Winterprüfung 1938. — (14:) Die sozialen Leistungen der Deutschen Reichsbahn seit 1933. — Gegenwartsfragen der Finanzpolitik der Deutschen Reichsbahn. — (15/16:) Der Personenfahrplan der Deutschen Reichsbahn zum 15. Mai 1938.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 59. Nr. 8 bis 14. Vom 19. Februar bis 2. April 1938.

(8:) Das Recht der Niederschlagung. — (12:) Die Behandlung der bestehenden und künftigen Wassernutzungsrechte im neuen Wassergesetz. — Die Bedeutung der Parteidisziplin für die dienstliche Tätigkeit der Beamten. — (14:) Die Neuorganisation der Dienststrafgerichtsbarkeit, ihre Bedeutung und Aufgabe im nationalsozialistischen Staat.

Revista del Consejo Administrativo de los FF.CC. Nacionales (Zeitschrift des Verwaltungsrats der kolumbischen Nationaleisenbahnen). Bogota.

Hefte 57 bis 58. Juli bis Dezember 1937.

(57:) Bolivianischer Ingenieurkongreß. — Länge der kolumbischen Eisenbahnen. — Allgemeine Angaben über die kolumbischen Eisenbahnen. — Fahrzeugpark. — Beförderte Güter nach Hauptklassen für die Jahre

1928 bis 1936. — Übersicht über die Personenbeförderung seit 1932. — Betriebsausgaben je Zugkilometer seit 1932. — Hygienisches Programm. — (58:) Eisenbahn und Kraftwagen. — Neue Tarife. — Bilanz für den 30. Juni 1937. — Gewinn- und Verlustrechnung für den 30. Juni 1937. — Statistische Übersichten über das 1. Halbjahr 1937.

Revue générale des Chemins de fer. Paris.

57. Jahrg. 1. Halbj. Nr. 3 bis 4. Vom 1. März bis April 1938.

(3:) Note sur une étude de la distribution des machines Pacific D. D. État. — Locomotives à métadyne. — Quelques notes, suggérées par l'expérience, au sujet de l'utilisation et de l'entretien des autorails. — (4:) Locomotives Pacific P. L. M. 231-G, 321-H, 231-K. Exécution de certains travaux de voie avec ralentissement des trains à 60 ou 80 km/h. — La tarification des marchandises des Chemins de fer français. — Les premières applications de la coordination dans la région de l'Ouest: Mayenne, Calvados, Orne, Sarthe.

Ruhr und Rhein. Essen.

19. Jahrg. Heft 7 bis 14. Vom 18. Februar bis 8. April 1938.

(7:) Güterfernverkehr mit Kraftwagen. — (9:) Deutsche Seegeltung. — (12:) Österreich und seine Wirtschaft. — (13:) Großdeutscher Verkehr. — (14:) 3300 km Rhein-Main-Donau-Kanal.

S. B. B. Nachrichtenblatt. Bern.

15. Jahrg. Heft 2 bis 3. Februar bis März 1938.

(2:) Dokumentation bei den S. B. B. — Von der Nationalen Gesellschaft der französischen Eisenbahnen. — Die Aarebrücke für das zweite Geleise Solothurn HB.—Solothurn West. — Tödliche Betriebsunfälle im Jahre 1937. — (3:) Etwas über Plakatwesen und Büroausgestaltung. — Neues Stationsgebäude in Mosen.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 5. Heft 3 bis 4. März bis April 1938.

(3:) Entziehung der Fahrerlaubnis auf Zeit? — Die Haftung der Eisenbahn für Sachschaden nach preußischem Recht. — Das Vorfahrtrecht auf Reichsstraßen. — (4:) Land Österreich. Die Rechtsangleichung. — Bedingung und Befristung bei der Fahrerlaubnis. — Der Kraftfahrzeugbrief.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

17. Jahrg. Heft 2 bis 3. 1938.

(2:) Kraftfahrzeuge an Bahnübergängen. — Haftet die Reichsbahn bei Erteilung von Auskünften? — Reichswirtschaftskammer und Deutsche Reichsbahn. — Gibt es ein Vorfahrtrecht? — Die Haftpflicht für Eisenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge in der Tschechoslowakei. — (3:) Beschädigung von Eisenbahnfrachtgut durch Mängel der Wagendecken. — Kraftfahrer! Vorsicht an Eisenbahnübergängen! — Zur Dauer der Streupflicht.

Verkehrstechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 4 bis 7. Vom 10. Februar bis 5. April 1938.

(4:) Der Omnibushof Zehlendorf der Berliner Verkehrsbetriebe. — Omnibus-Bahnhöfe in London. — (5:) Dieselmechanischer Triebwagen der Niederbarnimer Eisenbahn A.-G. — Die Elektrifizierung der Rigibahn. — Wirtschaftlichkeit der Privatanschlußgleise. — (6:) Grundlagen, Entwicklung, neuester Stand des Kraftwagenverkehrs in Deutschland. — Zur Neuordnung des Berliner Verkehrs. — Sechsachsige Doppeltriebwagen für die Piräus-Athen-Peloponnes-Bahn. — Zur Verreichlichung der Lübeck-Büchener Eisenbahn. — (7:) Der Verkehr im Dritten Reich. — Die Ausführungsbestimmungen zur Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung. — Der Ausbau des österreichischen Verkehrsnetzes.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

Jahrg. 1937. Heft 7/8 bis 14/15. Vom 16./23. Februar bis 13. April 1938.

(7/8:) „IAMA" 1938. — (9:) Der Mittellandkanal und seine Verkehrsbedeutung. — (10:) Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens. — Erdraumlage und Wehrpolitik der Weltreiche zu Lande und zur See. — (11:) Leistungserhöhung bei Rangierbahnhöfen. — Polen und sein Verkehrswesen. — (12:) Der Reisesonderzugdienst der Deutschen Reichsbahn und die zu seiner Bewältigung getroffenen Maßnahmen. — (13:) Was ist Photogrammetrie? — Aktuelle Fragen des Polizeirechts unter besonderer Berücksichtigung der Bahnpolizei. — (14/15:) Das neue Empfangsgebäude zu Florenz. — Beachtenswerte Holzbauten.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

70. Jahrg. Heft 2/3. Februar/März 1938.

Die Deutsch-Österreichische Donauschiffahrt an einem Wendepunkt ihrer Geschichte. — Die Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße für Mitteleuropa. — Moderne Hafen-Umschlagsanlagen.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

33. Jahrg. Nr. 3 bis 5. Vom 20. Februar bis 10. April 1938.

(3—4:) Aus der Trägerfrequenztechnik. — (3:) Wanderausgleichfähigkeit der Spitzenverschlüsse — eine Studie. — (4—5:) Schienenstromschließer. — Die Streckenblockung auf eingleisigen Bahnen.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

46. Jahrg. Nr. 2 bis 3. Februar bis März 1938.

(2:) Schuldet der Empfänger oder der Absender den Frachtzuschlag, wenn die zu seiner Erhebung führenden Tatsachen erst nach der Ablieferung des Frachtguts an den Empfänger entdeckt werden? — (3:) Haftung im Güterverkehr der Eisenbahnen Englands im Vergleich zu der des I. Ü. G.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

6. Jahrg. Heft 4 bis 8. Vom 18. Februar bis 18. April 1938.

(4:) Die wehrgeographische Struktur des deutsch-französischen Grenzraums. — (6:) Stand und Aufgaben der deutschen Agrargeographie. — (7:) Die Ostsee als Wirtschafts- und Verkehrsraum vor und nach dem Weltkrieg. — (8:) Die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

58. Jahrg. Heft 13. Vom 30. März 1938.

Die Eingliederung der Ingenieurbauten in die Natur.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

90. Jahrg. Heft 13/14. Vom 1. April 1938.

Autobahnen und Fernstraßen in Österreich. — Die vollkommene plankreuzungsfreie Überführung und Verbindung zweier Autobahnen. — Um ein europäisches Autobahn- und Fernstraßennetz.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 82. Nr. 11 bis 16. Vom 12. März bis 16. April 1938.

(11:) 90 t-Eisenbahnwagen-Drehkran. — Verhütung von Schneeverwehungen. — (15:) Dieselhydraulischer Triebwagen der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen. — (16:) Die neue Reichsbrücke in Wien.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

78. Jahrg. Nr. 8 bis 15. Vom 24. Februar bis 14. April 1938.

(8:) Das neue deutsche Reichsstraßenverkehrsrecht. — Einrichtung eines regelmäßigen Autoverkehrs zwischen dem Schwarzen Meer und Iran. — (9:) Die Revision der Eisenbahngesetzgebung in der Schweiz. — Reichsbahn und Leipziger Messe. — (10:) Die Flucht in die Fahrpreisermäßigungen. — 100 Jahre russische Eisenbahnen. — (11:) Aus dem Leben einer Privatbahn. — Eisenbahnfilme. — (12:) Die Privat- und Kleinbahnen und der „gewerbliche Güterfernverkehr". — Geschichtliche Erinnerungen an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. — (13:) Neuausgabe der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation in der Schweiz. — Die mechanische Versuchsanstalt des Reichsbahn-Zentralamts Berlin. — (14:) Grundlagen zur Beurteilung der verkehrsgeographischen Bedeutung des Donau-Raumes. — Die Schwierigkeiten der Revision und der Tarifikation der internationalen Eisenbahnübereinkommen. — (15:) Grundlagen zur Beurteilung der verkehrsgeographischen Bedeutung des Donau-Raumes. — Zur Auslegung der Eisenbahn-Gütertarife.

Berichtigung.

In Heft 2 1938 ist

auf Seite 267 Tabelle 1, Spalte 5, unter „zusammen" 1,0 statt 0,1,

auf Seite 271 in Spalte 11 bei Türkei Nummer 32 statt 14,0 1,4, und

auf Seite 275 in Spalte 11 bei Türkei Nummer 13 1,0 statt 0,3 zu setzen.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68.

Bild 1

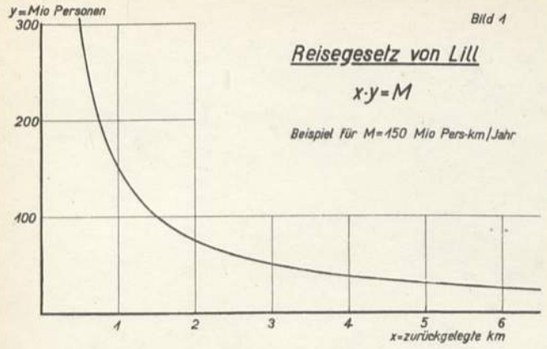
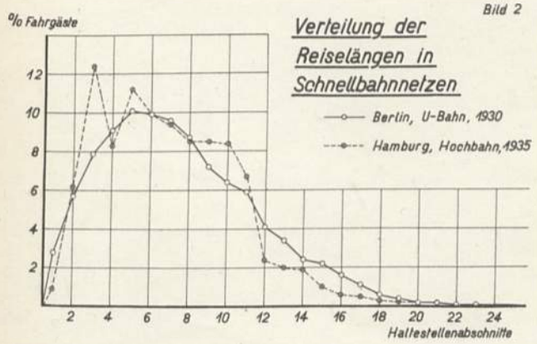


Bild 2



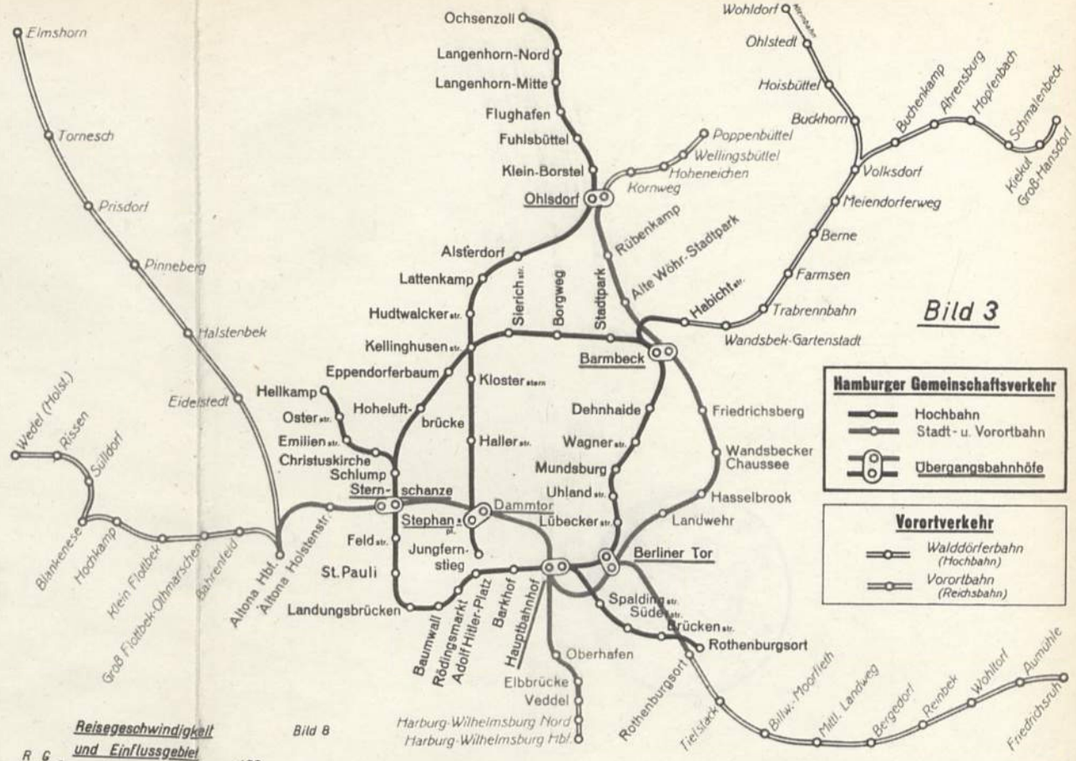


Bild 3

Hamburger Gemeinschaftsverkehr

Hochbahn
Stadt- u. Vorortbahn
Übergangsbahnhöfe

Vorortverkehr

Walddörferbahn (Hochbahn)
Vorortbahn (Reichsbahn)

Bild 4

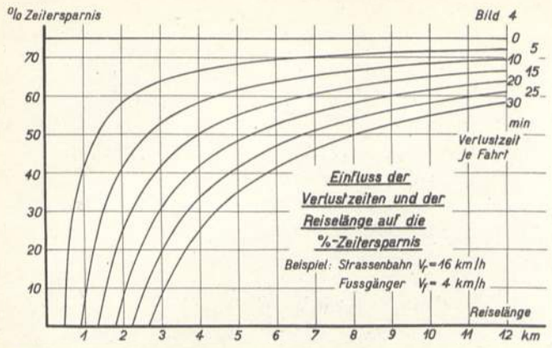


Bild 5

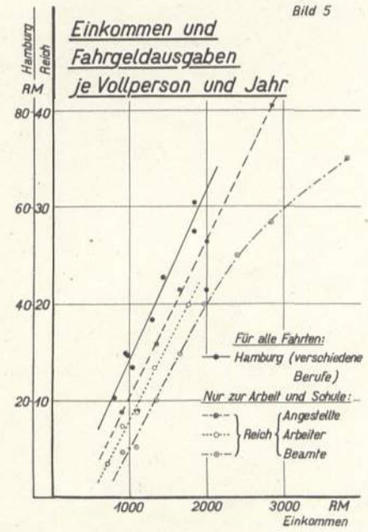


Bild 6

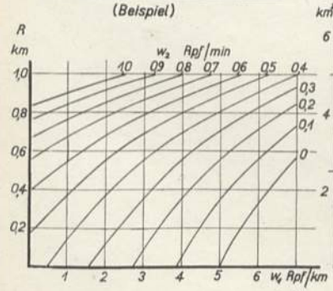


Bild 7

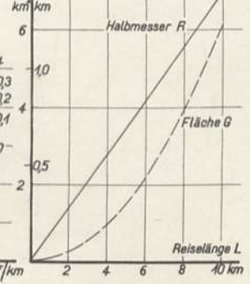


Bild 8

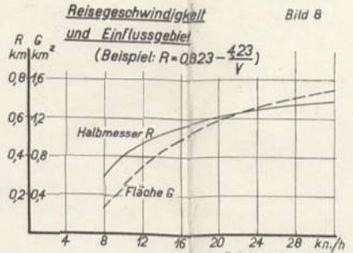


Bild 9

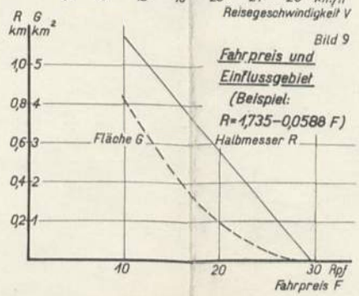


Bild 10

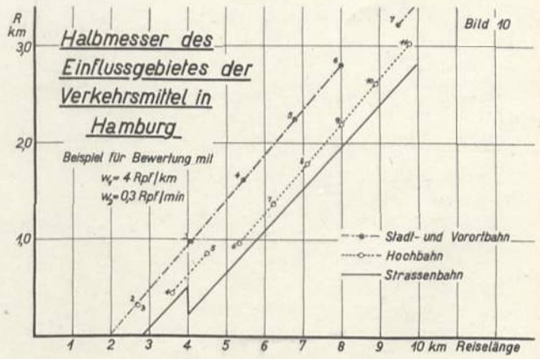
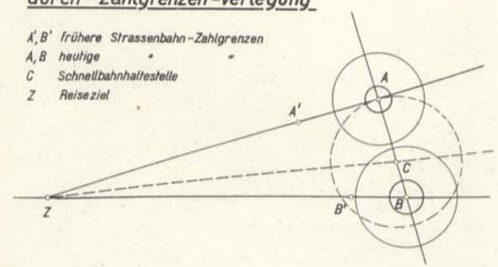


Bild 11



Wilhelm Günter, Die techn.-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städt. Verkehrsmittel

Verlag von Julius Springer in Berlin

Auf der Straßenkarte in Heft 3/1938 des Archivs für Eisenbahnwesen, Seite 662/663 ist als Zeichenerklärung folgende Angabe aufzunehmen:

Reichsstraßen
im
Deutschen Reich

Reichsstraßen mit Nummern*

geplante Reichsstraßen

Reichsgrenze

* siehe Reichsstraßen-Verzeichnis

Die Organisation der Verwaltung der ehem. Österreichischen Bundesbahnen.

Von

Zentralinspektor Dr. **Günther Berka** in Wien.

Die Organisationsform einer Staatsbahn ist nicht so sehr das Ergebnis allgemein gültiger theoretischer Überlegungen, sondern ist sowohl in ihrem Verhältnis zum Staate als auch in ihrer inneren Gestaltung auf das stärkste beeinflußt durch das Schicksal des Staates, dem sie dient, und durch die politischen und wirtschaftlichen Kräfte, die ihn beherrschen.

Um die Organisation der Verwaltung der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen, wie sie vor der Eingliederung in die Deutsche Reichsbahn bestand, zu verstehen, empfiehlt es sich, kurz die geschichtliche Entwicklung, als deren Ergebnis sie sich darstellt, zu überblicken.

Die vormaligen k. k. österreichischen Staatsbahnen hatten sich auf einer Grundlage entwickelt, die im Jahre 1896 gelegt wurde. Bis dahin bestand als einheitliche Zentralstelle des Eisenbahnbau- und -betriebsdienstes eine dem Handelsminister unterstellte Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, der Eisenbahnbetriebsdirektionen für die Leitung des örtlichen Betriebsdienstes untergeordnet waren. Das gesamte Netz der staatlich verwalteten Eisenbahnen betrug zur Zeit der Einsetzung der Generaldirektion (1884) 5100 km und hatte sich in den nächsten zehn Jahren um 3300 km vergrößert. Diese Entwicklung drängte daher zu einer weitergehenden Dezentralisation der Verwaltung. Das Organisationsstatut vom Jahre 1896 vereinigte innerhalb des k. k. Eisenbahnministeriums die Staatsaufsicht und die oberste Verwaltung des Staatsbahnbetriebes und unterstellte ihm Staatsbahndirektionen mit erweitertem Wirkungskreis.

Als Hilfsorgane des Ministeriums wurden diesem unterstellt eine Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, der die Aufsicht über den Bauzustand und den Betrieb der Staats- und Privatbahnen oblag, und das Zentralwagendirigierungsamt der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Wenn auch im Laufe der nächsten Jahrzehnte die Bestrebungen, die Staatsbahnverwaltung neu zu organisieren, auf eine Vermehrung der

Zuständigkeiten der Staatsbahndirektionen gerichtet war, so ging diese Dezentralisation doch nicht so weit, wie wir sie z. B. im Verhältnis zwischen dem Reichsverkehrsministerium und den Reichsbahndirektionen finden. Als betriebführende Stelle galt das k. k. Eisenbahnministerium, was auch — im Gegensatz zur reichsdeutschen Regelung — in der Mitgliedschaft des Ministeriums beim Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zum Ausdruck kam. Eine weise Beschränkung in der Dezentralisation geboten vor allem die Interessen der Staatseinheit und der Wehrmacht, da jede Verlagerung des Schwerpunktes der Betriebführung in die vielsprachigen Länder der alten Monarchie die Einheitlichkeit der Führung und damit die Verläßlichkeit der Eisenbahn als militärisches Instrument gefährdet hätte.

Der Krieg und dessen Ausgang machten dieser ruhigen Entwicklung ein Ende.

Das Österreich, das in St. Germain geschaffen wurde, war nicht etwa Träger derselben Ideenwelt, die der alten Monarchie das Gepräge gab, im verkleinerten Umfange, sondern ein gegen den Willen der Bevölkerung konstruiertes staatliches Gebilde, das — um mit dem französischen Ministerpräsidenten Clemenceau zu reden — aus dem bestand, „was übrig blieb".

Da nach einem Worte Goethes keine menschliche Einrichtung den Gesetzen entfliehen kann, unter denen sie angetreten ist, lastete auf diesem Staate der Fluch des Unzulänglichen, Unorganischen und ergriff alles, was mit diesem Staate auf Gedeih und Verderb verbunden war. Damit war auch das Schicksal der Staatsbahnen in diesem Staate von vornherein bestimmt.

Die neue Grenzführung hatte die Betriebslänge der österreichischen Staatsbahnen von 19 400 km auf eine solche von 4290 km herabgedrückt, die sich später durch die Betriebsübernahme der Südbahn, Aspangbahn und anderer Bahnen auf 5970 km vergrößerte. Aus dieser Tatsache allein ergab sich die Notwendigkeit, die bisher auf Dezentralisation gerichtete Organisationspolitik der österreichischen Staatsbahnen umzustellen. Die ersten Jahre nach dem Umsturz waren indessen wenig geeignet, Reformen in größerem Ausmaße durchzuführen. Erst mußte der gröbste Schutt des Umsturzes weggeräumt und eine Klärung der wirtschaftlichen Verhältnisse, die durch die Inflation in eine immer mehr sich steigernde Verwirrung geraten waren, abgewartet werden.

Der Völkerbund, der im Jahre 1923 zur Wiederherstellung der Währung eine Anleihe zur Verfügung stellte, legte dem Staat die Verpflichtung auf, eine Reform der Bundesbahnen durchzuführen. Das Ziel war die Beseitigung des Betriebsdefizits. Es sollte dies durch Trennung der

Betriebsverwaltung von der Hoheitsverwaltung des Bundes erreicht werden, wobei man die Bildung eines nach den Grundsätzen kaufmännischer Betriebführung gebildeten Wirtschaftskörpers für den richtigen Weg hielt. Dadurch sollten — so hoffte man — die Bundesbahnen auch von den Einflüssen der politischen Parteien, deren Kampf das gesamte öffentliche Leben beherrschte, befreit werden. Diese Grundsätze waren bereits im sogenannten Wiederaufbaugesetz vom 27. November 1922 niedergelegt worden.

Demgemäß schuf das Bundesbahngesetz vom 19. Juli 1923 einen Wirtschaftskörper, die Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen", der die Betriebführung der bisherigen Staatsbahnverwaltung fortzusetzen und die Gebarung bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hatte. Organe der Unternehmung waren der Vorstand und die Verwaltungskommission.

Die Leitung des neuen Unternehmens wurde einem Vorstande übertragen, der aus einem Vorsitzenden, nämlich dem Generaldirektor, und vier Vorstandsmitgliedern bestand. Der Präsident der Verwaltungskommission bestellte den Vorsitzenden und die übrigen Mitglieder des Vorstandes. Der Dienstvertrag der Vorstandsmitglieder bedurfte der Bestätigung der Bundesregierung. Die Mitglieder des Vorstandes, die österreichische Bundesbürger sein mußten, hatten die Funktion eines Vorstandes als Beruf auszuüben. Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates oder eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung konnten nicht gleichzeitig Mitglieder des Vorstandes sein. Sie konnten vom Präsidenten der Verwaltungskommission mit Zustimmung der Bundesregierung abberufen werden. Die Abberufung mußte erfolgen, wenn es die Bundesregierung verlangte. Der Vorstand vertrat die Unternehmung gerichtlich und außergerichtlich; seine Mitglieder hafteten der Unternehmung für jeden Schaden, der aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes entsteht. Die Ansprüche der Unternehmung aus dieser Haftung wurden durch die Verwaltungskommission geltend gemacht. Dieser oblag die Überwachung der Geschäftsführung. Ihre Mitglieder setzten sich zum größten Teil aus Fachleuten des Verkehrswesens, der Volkswirtschaft und aus selbständigen oder in leitender Stellung befindlichen Persönlichkeiten des praktischen Wirtschaftslebens zusammen, drei Mitglieder wurden auf Grund eines Vorschlages des Zentralausschusses des Personals der Österreichischen Bundesbahnen berufen.

Der Vorstand bediente sich zur Besorgung der Geschäfte der Unternehmung einer Generaldirektion, der die oberste einheitliche Verwaltung und Beaufsichtigung des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen

oblag. Diese Generaldirektion zerfiel in acht in Abteilungen gegliederte Direktionen, und zwar Betriebsdirektion, Beschaffungsdirektion, Finanzielle Direktion, Kommerzielle Direktion, Administrative Direktion, Baudirektion, Elektrisierungsdirektion und Werkstättendirektion. Später wurde die Administrative Direktion aufgelassen und ihre Abteilungen unmittelbar dem Generaldirektor unterstellt.

Wie wenig ein Hauptzweck der sogenannten Kommerzialisierung, die Ausschaltung politischer Einflüsse durch die Bildung des Wirtschaftskörpers, erreicht wurde, weiß jeder, der die seitherige Entwicklung der Bundesbahnen miterlebt hat. Dies kam schon in der durch das Bundesbahngesetz geschaffenen Organisation zum Ausdruck, die sich mit Rücksicht auf die Forderungen der Bundesländer nicht entschließen konnte, zwischen Zentralisierung oder Dezentralisierung klar zu entscheiden. Die Bundesbahndirektionen wurden nicht — wie es naheliegend gewesen wäre — durch Betriebsleitungen ersetzt, sondern beibehalten und der Wirkungskreis der Generaldirektion zunächst im wesentlichen auf die oberste Leitung und Beaufsichtigung beschränkt. Hinter dieser Fassade vollzog sich allerdings eine immer stärker werdende Zentralisierung der Verwaltung.

Dies äußerte sich zunächst in der Vereinigung des gesamten Fahrplandienstes und Wagendienstes bei der Betriebsdirektion, der Materialbeschaffung und -verwaltung bei der Beschaffungsdirektion, des gesamten Steuerdienstes und verschiedener anderer finanzieller Dienste bei der Finanziellen Direktion, des Tarifdienstes und des Verkehrseinnahmendienstes bei der Kommerziellen Direktion.

Die Betriebsübernahme der Südbahnlinien gab im Jahre 1924 Anlaß zu weitergehenden Reformen in der Abgrenzung der Direktionsbereiche.

Die Jahre bis 1929, dem Beginn der allgemeinen Wirtschaftskrise, führten zu keinen wesentlichen Veränderungen in der Organisation. Dagegen brachte der Rückgang der Einnahmen seit dem angegebenen Jahre naturgemäß Bestrebungen, diesen Rückgang durch Herabsetzung der Ausgaben, vor allem durch Vereinfachung des Verwaltungsapparates, und eine Verringerung des Personalstandes auszugleichen, in Fluß.

Diese Reformen verfolgten den Zweck, Personal zu ersparen und damit die Personalausgaben, die im Jahre 1929 69,4 % der gesamten Betriebsausgaben darstellten, zu senken. Man wollte die obersten Verwaltungsstellen von allen Tages- und Massenarbeiten befreien, ihre Tätigkeit auf die oberste Leitung beschränken und den einzelnen Dienststellen eine klar abgegrenzte Zuständigkeit geben, um alle Doppelarbeiten zu vermeiden. Alle jene Betriebsgeschäfte, die zur Erledigung eine genaue Kenntnis der besonderen örtlichen Verhältnisse erfordern, sollten an die Bundesbahndirektionen zur selbständigen Erledigung abgegeben werden.

Organisation der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen".

I. Organe.

Verwaltungskommission
Aufgabe: Überwachung der Geschäftsführung der „Österreichischen Bundesbahnen" bei gleichzeitiger Wahrung allgemeiner Interessen
14 Mitglieder
(von der Bundesregierung bestellt)
Präsident
(von der Bundesregierung aus den Mitgliedern berufen)
2 Vizepräsidenten
(von der Verwaltungskommission aus ihrer Mitte gewählt)

Vorstand
Aufgabe: Leitung der „Österreichischen Bundesbahnen"
Vorsitzender (Generaldirektor)
4 Mitglieder (Direktoren)

II. Dienststellen.

Generaldirektion
Sitz in Wien
Aufgabe: Besorgung der Geschäfte der „Österreichischen Bundesbahnen"
Generaldirektor
(Vorsitzender des Vorstandes)
7 Direktoren als Leiter der Dienstzweige
(4 Direktoren sind Mitglieder des Vorstandes)
Innere Gliederung:
Generalsekretär, Hauptdezernent für Rechtsangelegenheiten, Hauptdezernent für Organisations- und Verbandsangelegenheiten, Hauptdezernent für allgemeine Personalangelegenheiten, Hauptdezernent für Wohlfahrtsangelegenheiten, Sanitätschef, Betriebsdirektion, Beschaffungsdirektion, Finanzielle Direktion, Kommerzielle Direktion, Maschinendirektion, Baudirektion, Elektrisierungsdirektion

7 Zentrale Verwaltungsstellen
1. Personalstelle, 2. Krankenkassen-Verrechnungsstelle, 3. Pensionsstelle, 4. Wagenverwaltungsstelle, 5. Materialverwaltungsstelle, 6. Zentrale Rechnungsstelle, 7. Einnahmenkontrolle

4 Bundesbahndirektionen
(Wien, Linz, Innsbruck, Villach)
Aufgabe: Leitung des örtlichen Betriebsdienstes
Bundesbahndirektor
Innere Gliederung:
1. Verwaltungsabteilung, 2. Bauabteilung, 3. Zugförderungsabteilung, 4. Betriebsabteilung

Ausführende Dienststellen

- 5 Materialmagazine
- 5 Hauptwerkstätten
- 41 Streckenleitungen
- 5 Signalstreckenleitungen
- 1 Kraftwerks- und Elektrostreckenleitung Innsbruck
- 3 Elektrostreckenleitungen
- 11 Heizhäuser (Dampfbetrieb)
- 6 Zugförderungsleitungen (elektr. Betrieb)
- 1 Schiffahrtsinspektion Bregenz
- 3 Betriebsleitungen (für Lokalbahnen)
- 1364 Bahnhöfe und besetzte Haltestellen, Ladestellen und Ausweichen
- 10 Bundesbahnvertretungen (in Gemeinschaftsbahnhöfen)
- 1 Sektionsbauleitung für Elektrisierungsneubau)
- 1 Bauleitung Stubachwerk II

Über das Ergebnis der Reformen in den Jahren 1932 und 1934 ist zusammenfassend folgendes zu sagen:

Um bestimmte Gruppen von Geschäften zu vereinheitlichen, zu deren Erledigung eine genaue Kenntnis der örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich ist und die für den ganzen Bundesbahnbereich von einer Stelle aus erledigt werden können, wurde größtenteils auf Kosten der Zuständigkeit der Direktionen eine neue Art von Dienststellen, die sogenannten Zentralen Verwaltungsstellen, geschaffen, und zwar eine Krankenkassenverrechnungsstelle, eine Pensionsstelle, eine Wagenverwaltungsstelle, eine Materialverwaltungsstelle, eine Zentrale Rechnungsstelle und die Einnahmenkontrolle. Hierzu trat später eine Personalstelle, der die Behandlung der besonderen Personalangelegenheiten für die mittleren und höheren Bediensteten übertragen wurde.

Einen neuartigen Versuch bildet die Einführung des Dezernenten-Systems in der Generaldirektion. Nach diesem bildeten die Fachdirektionen der Generaldirektion den letzten geschlossenen Dienstkörper und waren nicht, wie bisher, in Abteilungen gegliedert. Dem Fachdirektor standen für die Geschäftskreise seines Fachgebietes Hauptdezernenten und für die einzelnen Arbeitsgebiete innerhalb dieser Geschäftskreise Dezernenten zur Verfügung. Die Dezernenten hatten die laufenden Angelegenheiten selbständig zu entscheiden, den Hauptdezernenten und Direktoren sollten nur die wichtigsten Angelegenheiten vorbehalten bleiben. Durch diese Regelung sollte die anonyme Verantwortlichkeit durch eine auch im Verkehr nach außen erscheinende persönliche Verantwortung der zuständigen Beamten ersetzt werden. Die zugeteilten Beamten der Fachdirektionen wurden für jede Direktion in ein Büro zusammengefaßt, über das der Direktor frei verfügen konnte. Die Entscheidung über die ortsgebundenen Betriebsgeschäfte wurde den Bundesbahndirektionen überlassen.

Im übrigen hatten die Generaldirektion und die zentralen Verwaltungsstellen mit den ausführenden Dienststellen in denjenigen Angelegenheiten, deren unmittelbare Besorgung der Generaldirektion oder den Verwaltungsstellen obliegt, unmittelbar, also ohne Vermittlung der Direktionen, miteinander zu verkehren.

Neue Vorschriften über den Gang der Geschäftsstücke sollten den Schriftverkehr von allen bürokratischen Hemmungen befreien.

Als Wirkungen dieser Reformen ist in positiver Hinsicht festzustellen:

1. Die Bestrebungen auf Verringerung der Dienststellen hatten vollen Erfolg: beispielsweise fiel die Zahl der Bundesbahndirektionen von 1924 bis 1938 von 5 auf 4, der Materialmagazine von 12 auf 5, der Hauptwerkstätten von 10 auf 5, der Heizhäuser von 33 auf 11, der Betriebs-

leitungen von 12 auf 4, der Bahnhöfe, Haltestellen und Ausweichen von 1650 auf 1364 usw.

2. Die Absicht, durch diese Neuordnung, die mit anderen Ersparungsmaßnahmen Hand in Hand ging, eine Verringerung des Personalstandes zu erzielen, wurde erreicht. Der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen ist von 1924 bis 1937 von 90 000 auf 51 000 herabgedrückt worden, d. h. nahezu jeder zweite Bedienstete der Österreichischen Bundesbahnen mußte im Laufe dieser Jahre über die Klinge der Entlassung oder Pensionierung springen, ein Abbau von einem Ausmaße, wie er wohl einzig dasteht. Im Zusammenhang mit den Bezugskürzungen wurde dann auch tatsächlich erreicht, daß die Personalausgaben für Aktive und Pensionisten von 1924 bis 1937 von 442 Mill. S auf 350 Mill. S, d. i. um ein volles Fünftel, gesenkt wurden.

3. Die Einführung des Dezernentensystems hat sich bewährt, weil dadurch einer großen Anzahl von Beamten eine erhöhte Selbständigkeit eingeräumt wurde, wenn auch das Maß dieser Selbständigkeit vielfach von der Persönlichkeit des Beamten und seines Vorgesetzten abhängt.

Dagegen kommt der Ersetzung der sogenannten anonymen Instanzenverantwortlichkeit durch die persönliche Verantwortung der Bediensteten wohl keine praktische Bedeutung zu.

4. Die Schwerfälligkeit des bürokratischen Apparates wurde zum größten Teil beseitigt. Der Aktenlauf war flotter und unbeschwerter von langatmigen Ausführungen, die im alten Ministerium die Regel waren.

N e g a t i v ist dagegen zu werten:

1. Aus der Tatsache, daß die in den Ruhestand versetzten Akademiker großenteils gerade erst das 50. Lebensjahr überschritten hatten, Mittelschüler vielfach vor Erreichung des 50. Lebensjahres pensioniert wurden, ergibt sich eine geradezu ungeheuerliche Vergeudung wertvollen geistigen Volksvermögens.

2. Arbeitsfreude ist die Voraussetzung eines Arbeitserfolges. Daß eine solche Arbeitsfreude sich nicht entfalten konnte, wenn über den Bediensteten das Damoklesschwert der Entlassung oder Pensionierung dauernd schwebte und die Beamten immer wieder sich im Zustande des Umorganisiertwerdens befanden, versteht sich von selbst.

Die Punkte 1. und 2. beweisen, daß die Bundesbahner an der Tragik österreichischen Schicksals ihren vollgerüttelten Anteil auf sich nehmen mußten.

3. Die Reformen 1932 und 1934 blieben — wie bereits angedeutet — auf halbem Wege stecken. Die Bezeichnung „Bundesbahndirektion" auf der Fassade der Direktionsgebäude entsprach nicht dem, was hinter dieser Fassade geschah, da die Geschäfte im wesentlichen von der

Generaldirektion und den zentralen Verwaltungsstellen im unmittelbaren Verkehr mit den ausübenden Dienststellen geführt wurden. Man konnte sich eben bei dem Widerstand der Bundesländer nicht zur Auflassung der Bundesbahndirektionen und zur Schaffung von Betriebsleitungen entschließen. Die Folge waren Unklarheiten, Verstimmungen, kurz all das, was sich aus halben Regelungen zu entwickeln pflegt.

Mag man nun diese durchgeführten Reformen als tauglich oder untauglich bezeichnen, sicher ist, daß sie an einem untauglichen Objekte versucht wurden. In einem lebensunfähigen Staate konnte es keine lebensfähigen Eisenbahnen geben. Man hätte weiter herumprobiert, vermutlich doch die Direktionen in Betriebsleitungen umgewandelt, dann wieder dezentralisiert, bis man zu irgendeinem Zeitpunkte zur Erkenntnis gekommen wäre, daß die Aufnahmefähigkeit eines Organismus für Operationen eine beschränkte ist. Ein gütiges Schicksal hat die Bundesbahnen vor dieser Entwicklung bewahrt.

Die Ereignisse des 11. und 13. März haben dem Willen der Deutschen in Österreich nach Vereinigung mit dem Reiche, der bereits in dem einstimmigen Beschluß der österreichischen Nationalversammlung im November 1918, in den Volksabstimmungen in Tirol und Salzburg im Jahre 1922 und in dem Streben nach einer Zollunion mit dem Deutschen Reiche im Jahre 1932 immer wieder zum Ausdruck kam, freie Bahn geschaffen. Die Bestimmungen des Friedensdiktates haben Österreich verhindert, die diesem Lande und seiner Bevölkerung innewohnenden Kräfte frei zu entfalten.

Diese Fesseln sind nunmehr gefallen. Die Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Reichsbahn ist der Abschluß einer hundertjährigen Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen, in der sich Österreichs Schicksal, Aufstieg und Niedergang, widerspiegelt.

Ein organisatorisches Problem steht vor uns, angesichts dessen das, was bisher bei den Bundesbahnen auf diesem Gebiet geleistet wurde, als Kinderspiel erscheint. Es kann aber keinen Augenblick darüber Zweifel bestehen, daß dieses Werk gelingen muß.

Die Österreicher waren seit dem Jahre 1866 in der für den Reichsdeutschen vielleicht kaum verständlichen Lage, daß die Erfüllung der staatsbürgerlichen und dienstlichen Pflichten mit dem Streben nach einem national-deutschen Ideal niemals zusammenfiel, daß sich in den letzten fünf Jahren diese beiden Ideenkreise sogar in einem klaren Gegensatz befanden. Das Gefühl des Glückes, daß völkische und staatliche Pflichten nunmehr in einem Arbeitsstrome zusammenfließen, wird die Kraft geben, die große Aufgabe, die der Führer und Reichskanzler auch den Österreichischen Bundesbahnen am 13. März 1938 gestellt hat, zu erfüllen.

Organisation des Betriebsdienstes der ehemaligen österreichischen Eisenbahnen.

Von

Direktor Ing. **Rudolf Töpfer** in Wien.

In der österreichisch-ungarischen Monarchie der Vorkriegszeit wurde das Eisenbahnwesen in beiden Reichshälften gesondert verwaltet, so daß es ein österreichisches k. k. Eisenbahnministerium und ein Königl. ungarisches Eisenbahnministerium gab. Im österreichischen k. k. Eisenbahnministerium unterstand der Betriebsdienst gemeinsam mit dem Lokomotiv- und Werkstättendienst der Sektion V für Verkehrs- und maschinentechnische Angelegenheiten, die in neun Departements unterteilt war.

Hier muß auf den Unterschied in den Bezeichnungen aufmerksam gemacht werden. In Österreich wurde jener Dienstzweig, der im Altreich als Betriebsdienst bezeichnet wird, Verkehrsdienst genannt, während der im Altreich unter Verkehrsdienst verstandene Beförderungs-, Güterverkehrs- und Tarifdienst in Österreich als kommerzieller Dienst bezeichnet wurde.

Der im Deutschen Reich mit dem Betriebsdienst ziemlich eng verbundene Baudienst wurde in Österreich gesondert von der Sektion IV für den Baudienst mit 5 Departements verwaltet.

Das alte Staatsbahnnetz, das etwa 14 000 km umfaßte, war auf 14 Staatsbahndirektionen aufgeteilt, denen im Betriebsdienst unmittelbar und ohne weitere Zwischenstelle die Bahnhöfe unterstanden, die man je nach ihrer Wichtigkeit als Bahnbetriebsämter oder Bahnstationsämter bezeichnete.

Bei den größeren Privatbahnen (Nordbahn, Südbahn usw.) waren zwischen den Direktionen und den Bahnhöfen auch noch Betriebsinspektorate vorgesehen, die größere Streckenabschnitte mit allen Dienstzweigen (Betrieb, Bau, Lokomotivdienst und Verkehr) umfaßten.

Die etwa 300 Lokalbahnen mit zusammen etwa 5000 km Netzlänge hatten wesentlich einfachere Organisationsformen aufzuweisen.

Die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsrechte über alle Bahnen waren einer eigenen Generalinspektion übertragen.

Eine einheitliche Leitung des Gesamtbetriebes kannte man nicht. Der Befehlsbahnhof regelte den Verkehr, leitete bei stärkerem Güteranfall Bedarfszüge ein und sagte bei schwachem Verkehr vorgesehene planmäßige Züge ab. Diese Verkehrsverfügungen wurden von Befehlsbahnhof zu Befehlsbahnhof, also auf eine verhältnismäßig kurze Strecke, gegeben. Eine übergeordnete Stelle, die über mehrere Befehlsstrecken betriebliche Anordnungen traf, gab es nicht. Die Direktionen und das Eisenbahnministerium erhielten zwar Meldungen über die Verkehrsabwicklung, enthielten sich aber im allgemeinen jedes Eingriffes in den ausübenden Betriebsdienst. Die Kontrollorgane: Betriebskontrollor, Aufsichtsbeamte der Direktionen und der Generalinspektion überwachten meist nur das Einhalten der Betriebsvorschriften und der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebes. Bei dieser Art der Betriebführung ist es erklärlich, daß oft rein örtliche Störungen im Betrieb rasch von einer Befehlsstrecke auf die andere übergriffen und sich sehr bald auch auf den Bereich der Nachbardirektionen ausdehnten. Wenn das Ministerium dann auf Grund der Meldung einer Direktion, bei der sich diese Störungen besonders stark auswirkten, von solchen Stockungen Kenntnis erhielt, dauerte es bei den mangelhaften Verständigungsmitteln immerhin einige Zeit, bis die Ursachen der Stockung festgestellt waren und Abhilfe geschaffen werden konnte.

Nach dem Zerfall der Monarchie wurde das Eisenbahnnetz auf 6 Direktionen aufgeteilt, zu denen später dann noch die Südbahndirektion kam. Diese Direktionen wurden im Laufe der verschiedenen Umorganisationen bis auf 4 Direktionen zusammengelegt (Wien, Linz, Innsbruck und Villach). Auch hier unterstanden die Bahnhöfe unmittelbar und ohne Zwischenstelle den Direktionen. Nur für die steirischen Bahnlinien wurde wegen der räumlichen Entfernung vom Direktionssitze in Villach der Posten eines Betriebsinspektors geschaffen, dem der Betrieb und Verkehr seines Bereiches anvertraut waren.

Zur Zeit der Überführung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn bestand hinsichtlich des Betriebsdienstes nachstehende Organisation:

Von den sieben Fachdirektionen der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen war der Direktion I, der Betriebsdirektion, die Leitung des Betriebsdienstes anvertraut.

Dem Betriebsdirektor unterstanden zwei Hauptdezernenten, von denen der eine (HD. I/1) die allgemeinen Verkehrs-, Fahrplan-, Wagen- und Wirtschaftsangelegenheiten zu betreuen hatte; der zweite

Hauptdezernent (HD. I/2) verwaltete die Lokalbahnen, Industrieanschlüsse und den Gemeinschaftsdienst mit den Nachbarstaaten und ihren Bahnverwaltungen.

Dem Hauptdezernenten I/1 waren die Dezernenten für allgemeine Verkehrsangelegenheiten (I/1v), für Fahrplanwesen (I/1f), für den Wagendienst (I/1wg) und für Wirtschaftsangelegenheiten (I/1w) zugeteilt.

Im allgemeinen entsprach daher die Stellung des Betriebsdirektors etwa jener des Betriebsleiters und Abteilungsleiters, die Stellung der Hauptdezernenten und Dezernenten jener der Dezernenten einer Reichsbahndirektion. Das Arbeitsgebiet der Betriebsdirektion umfaßte ungefähr jenes der Dezernate 30 bis 35 der Reichsbahndirektionen. Abweichend von der Organisation der Deutschen Reichsbahn, bei der der Güterwagendienst im Dezernat 7 betreut wird, war dieser bei den Österreichischen Bundesbahnen gemeinsam mit dem Personenwagendienst in der Betriebsdirektion vereint. Die Dezernate 39 und 40 der Deutschen Reichsbahn für Sicherungs- und Fernmeldewesen waren in Österreich im Rahmen der Baudirektion untergebracht. Die Arbeitsgebiete des HD. I/2 (Lokalbahnen, Industriebahnen und Anschlußdienst mit Nachbarbahnen) sind bei der Deutschen Reichsbahn in anderen Abteilungen untergebracht.

Bei der nächstniedrigeren Organisationsstufe, den der Generaldirektion unterstehenden Bundesbahndirektionen, ist die Abteilung 4, die Betriebsabteilung, mit den Aufgaben des Betriebsdienstes befaßt. Dem Vorstande dieser Abteilungen untersteht ein Sachwalter, der die Angelegenheiten des Betriebs zu betreuen hat, und ein Sachwalter für den Wagendienst. Außerdem sind die Betriebskontrollore dem Vorstand der Betriebsabteilung unmittelbar unterstellt, der mit diesen Beamten und einer Zahl von Bürobeamten Bereiche von etwa 800 bis 2400 km Betriebslänge verwaltet (Wien 2419 km, Linz 1368 km, Innsbruck 782 km, Villach 1309 km).

Eine Besonderheit in der Organisation des Betriebsdienstes bei den Bundesbahndirektionen ist die Eingliederung des Kommerziellen Dienstes in die Betriebsabteilungen. Für die Angelegenheiten des Beförderungsdienstes ist ein Sachwalter für den Kommerziellen Dienst zugeteilt, der zwar sachlich seine Weisungen von der kommerziellen Fachdirektion in der Generaldirektion erhält, persönlich aber mit den ihm zugewiesenen Beamten zur Betriebsabteilung gehört, so daß deren Vorstand auch Angelegenheiten des Kommerziellen Dienstes entscheidend erledigt.

Ganz wesentliche Unterschiede ergeben sich aber in der Organisation des Außendienstes. Einrichtungen, wie die Betriebsämter der Deutschen Reichsbahn, die den Betriebs- und Bahnerhaltungsdienst größerer Bereiche leiten, kannte man nicht. Auch in der Nachkriegszeit wurde die Organisationsform der früheren k. k. Staatsbahnen beibehalten, nach der die Bahnhöfe unmittelbar und ohne Zwischenstelle der Direktion unterstanden.

Die Bahnhöfe werden je nach ihren Befugnissen eingeteilt in:

a) Befehlsbahnhöfe, die eine Art Dispositionsdienst über eine gewisse Strecke ausüben und mit den Zugleitungen bei der Deutschen Reichsbahn verglichen werden können,

b) Mittelbahnhöfe mit vollen Verkehrsbefugnissen,

c) Bahnhöfe mit nur kommerziellen Befugnissen,

d) Geschäftsführerbahnhöfe mit wesentlich eingeschränkten Verkehrsbefugnissen.

In den Befehlsbahnhöfen versehen Fahrdienstleiter aus dem Stande des gehobenen, mittleren Dienstes (Maturanten) die Regelung des Verkehrs, sie haben die Aufsicht über das Zugbegleitungspersonal, den Personenabfertigungsdienst, Gepäckdienst, Fernschreibedienst, Rangierdienst und den Weichensteller- und Stellwerksdienst.

In den Mittelbahnhöfen mit vollen Verkehrsbefugnissen haben die Fahrdienstleiter, die zum großen Teil ebenfalls dem Stande der gehobenen, mittleren Beamten angehören, neben dem Betriebsdienst auch den kommerziellen Bahnhofsdienst mitzubesorgen.

In Bahnhöfen mit nur kommerziellen Befugnissen wird der Betriebsdienst unter der Verantwortung der jeweiligen Zugführer der dort verschiebenden Züge besorgt.

In Geschäftsführerbahnhöfen, das sind Bahnhöfe mit den einfachsten betrieblichen Verhältnissen und geringem Geschäftsumfang, werden die geringen Verkehrsbefugnisse im Rahmen einer eigenen Dienstvorschrift (DV. 28) durch Beamte besorgt, die etwa den noch nicht in die Beamtenlaufbahn übernommenen Assistenten der Deutschen Reichsbahn gleichzuhalten sind.

In den Bahnhöfen ist der Bahnhofvorstand für den gesamten Betriebs-, Wagen-, kommerziellen und administrativen Dienst voll verantwortlich. In allen diesen Dienstzweigen übt er die ständige Überwachung aus und greift in schwierigen Fällen persönlich regelnd ein.

In kleinen Bahnhöfen sind die Bahnhofvorstände auch in den Dienst der Fahrdienstleiter eingeteilt.

In mittleren Bahnhöfen wird der Vorstand in der Regel zu einem bestimmten Fachgeschäft nicht eingeteilt und behält ausschließlich die oberste örtliche Leitung des ganzen Bahnhofes.

In sehr großen Bahnhöfen sind den Bahnhofvorständen sogenannte Aufsichtsbeamte für den Betriebsdienst und den kommerziellen Dienst als Hilfskräfte beigegeben.

Bezüglich der einheitlichen Leitung des Betriebsdienstes sind zwar Ansätze und Versuche zu verzeichnen, die aber das Vorbild der Deutschen Reichsbahn bei weitem nicht erreichen.

Die altösterreichische Bahnverwaltung hatte im Weltkrieg die von den Bahnen des Deutschen Reiches bereits seit dem Jahre 1907 im Ruhrgebiet eingeführte und seither gut ausgebaute Einrichtung der Betriebsleitungen, Zugleitungen und Oberzugleitungen kennen gelernt und unmittelbar nach dem Kriege eine ähnliche Einrichtung geschaffen.

Im Eisenbahnministerium in Wien wurde eine Oberzugleitung eingerichtet, die im Verein mit den bei den Bundesbahndirektionen errichteten Zugleitungen den Zugverkehr des Gesamtbereiches ständig überwachte und bei schwierigen Betriebsverhältnissen wiederholt und mit Erfolg regelnd eingriff. Diese Einrichtung, die sich, soweit es die ganz ungenügenden Fernsprechverbindungen zuließen, sehr gut bewährte, sollte einer der zahlreichen Umorganisationen der Nachkriegszeit zum Opfer fallen. Die Namen Oberzugleitung und Zugleitung sollten verschwinden, der Dienst als solcher blieb aber, da er unentbehrlich war, erhalten, so daß es gerade auf diesem wichtigen Gebiete des Betriebsdienstes nicht schwierig sein wird, ihn nach Ausbau der notwendigen Fernsprechverbindungen sehr bald in das System der Deutschen Reichsbahn einzugliedern. Auch die Errichtung der Zugüberwachung, die dazu dient, betriebliche Schwierigkeiten auf überlasteten Strecken durch eine besondere Betriebsüberwachung und Leitung zu überwinden, wurde versuchsweise in der Strecke Wien-Nordbahnhof—Lundenburg eingerichtet. Die Errichtung weiterer solcher Zugüberwachungen scheiterte trotz der Erkenntnis ihres Wertes an der Kostenfrage.

Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, daß es nach Lösung der Personalfragen, wozu in allererster Linie die schwierige Frage des Nachwuchses gehört, und nach Schaffung der unbedingt notwendigen technischen Voraussetzungen, nicht allzu schwer sein wird, den Betriebsdienst der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen in verhältnismäßig kurzer Zeit der Organisationsform der Deutschen Reichsbahn anzugleichen.

Wesentlich schwieriger wird es sein, im Bereiche des alten Österreich den Außendienst auf der Strecke nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn durchzuführen. Es stehen hier der deutschen Fahrdienstvorschrift mit 83 Punkten auf 216 Seiten die österreichische Verkehrsvorschrift mit 860 Punkten auf 410 Seiten gegenüber. Die Umschulung und Prüfung des Personals wird hier längere Zeit in Anspruch nehmen, da es sich um eine Arbeit handelt, von der die Sicherheit des Betriebes wesentlich abhängt. Diese Arbeit kann aber ohne weiteres auch nach der bereits durchgeführten sonstigen Organisationsangleichung vollendet werden, so daß diese dadurch in keiner Weise gehindert oder verzögert werden wird.

Die Organisation des finanziellen Dienstes der früheren Österreichischen Bundesbahnen und sein Ablauf

einschließlich Prüfungswesen und Verhältnis zum ehemaligen österr. Finanzministerium.

Von

Dr. **Hugo Suchomel**, finanzieller Direktor
beim Reichsverkehrsministerium, Abwicklungsstelle Österreich in Wien.

Wie bekannt, hat das österreichische Bundesbahngesetz die Bundesbahnen als selbständigen Wirtschaftskörper konstituiert, der das gesamte Vermögen des Bundes, das in den vom Bunde betriebenen Eisenbahnen angelegt war, treuhändig zu verwalten und die Gebarung bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen hatte. Insolange und insoweit die Ausgaben in den Einnahmen ihre Deckung nicht fanden, wurde der Abgang vom Bunde gedeckt. Der zu leistende Bundeszuschuß war im jeweiligen Bundesfinanzgesetz sicherzustellen und dem Unternehmen nach einem Jahresprogramm in monatlichen Beträgen zu überweisen. Neben dieser Feststellung des Bundeszuschusses hatte der Bund nur einen beschränkten Einfluß auf die Führung der Bundesbahnen, nämlich die Genehmigung von grundlegenden Änderungen der allgemeinen Tarifbestimmungen und der Tarifgrundlagen, ferner war ihm die Genehmigung von Krediten mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahre und die Aufnahme von inländischen Anleihen im Werte von über 1 Mio Goldkronen und von ausländischen Anleihen im Werte von über 500 000 Goldkronen vorbehalten, endlich noch das staatliche Hoheits- und Aufsichtsrecht. Es war also die Selbständigkeit des Wirtschaftskörpers eine sehr weitgehende. Ein Korrelat dieser Selbständigkeit bestand, abgesehen von der Überwachung der Geschäftsführung durch die Verwaltungskommission, vor allem darin, daß die Mitglieder des Vorstandes der Unternehmung jederzeit abberufen werden konnten und daß sie für jeden Schaden hafteten, der aus der Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes entstand, eine Bestimmung, die auch praktisch Anwendung gefunden und in einem Falle zu weitgehenden Haftungen von zwei Vorstandsmitgliedern geführt hat. Innerhalb des Vorstandes war dem finanziellen Direktor eine besondere Stellung eingeräumt. In den Statuten der Bundesbahnen ist nämlich vor-

gesehen, daß der Vorstand besondere Vorkehrungen dafür zu treffen hat, daß der im Finanzgesetz als Bundeszuschuß jeweils vorgesehene Betrag nicht überschritten wird und daß die Überschreitung der Ansätze des Wirtschaftsplanes oder nicht vorgesehene ungedeckte Ausgaben nur mit Zustimmung des finanziellen Direktors zulässig sind. Ferner mußte der finanzielle Direktor an allen Beschlüssen des Vorstandes mitwirken, die sich auf den Wirtschaftsplan, die Feststellung der Jahresbilanz und Ertragsrechnung, die Aufnahme von Krediten bezogen.

Was nun die Organisation des finanziellen Dienstes betrifft, so ist er in der finanziellen Direktion zusammengefaßt, der zwei Hauptdezernenten angehören. Die Angelegenheiten des Hauptdezernenten 1 für finanzielle Vertragsangelegenheiten, Steuern und Gebühren führt der finanzielle Direktor selbst. Ihm unterstehen hierfür zwei Dezernenten. Der eine, für finanzielle Vertragsangelegenheiten, hat bei wichtigen Verträgen und Vergleichen mitzuwirken, es unterstehen ihm ferner die Angelegenheiten der Gewerbe- und Handelsbetriebe auf Bahngrund, also vor allem die Bahnhofswirtschaften, Bahnhofswechselstuben usw., weiter die Vertragsverhältnisse mit der Postverwaltung und sonstigen Behörden, alle Versicherungsangelegenheiten, die Aufsicht über das Salzgeschäft[1]. Der Dezernent für Steuern und Gebühren verwaltet sämtliche Steuer- und Gebührenangelegenheiten mit Ausnahme der Verkehrssteuer (Beförderungsteuer).

In Unterstellung unter den finanziellen Direktor besorgt der Hauptdezernent 2 für Finanzwirtschaft alle Angelegenheiten der Finanzwirtschaft, und es untersteht ihm auch das gesamte Rechnungswesen. Ihm obliegt persönlich die grundsätzliche Regelung und Überwachung des gesamten Finanz-, Rechnungs- und Kassenwesens und die Leitung der gesamten Statistik. Es unterstehen ihm vier Dezernenten. Zunächst ein Dezernent für Kassenwirtschaft, der die jährlichen und monatlichen Kassenvoranschläge aufzustellen, die Geldzuweisungen vorzunehmen und die Kreditbedürfnisse wahrzunehmen hat. Er hat auch die Angelegenheiten der Zuschüsse des Bundes, die ich noch später erörtern werde, und die Abrechnung mit ihm zu führen. Hier sei erwähnt, daß die gesamte Kassenwirtschaft der Bundesbahnen so eingerichtet war, daß die Verkehrseinnahmen der Bahnhöfe täglich nach Wien abgeführt und hier auf ein Betriebskonto beim Giro- und Kassen-Verein erlegt wurden, der sie mit 1⅞ % verzinst. Diese Art der Geldwirtschaft hatte den Vorteil, daß wir schon am Tage nach dem Eingange der Gelder über sie verfügen konnten, was in Zeiten von Geldschwierigkeiten ein wesentlicher Vorteil war.

[1] Nebenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen.

Der Dezernent für Wirtschaftsplanangelegenheiten hat die Richtlinien für die Erstellung des jährlichen Wirtschaftsplanes, sowohl Betriebs- wie auch Bauwirtschaftsplanes, aufzustellen, die Unterlagen der Fachdirektionen zu überprüfen und den gesamten Wirtschaftsplan aufzustellen, die vom Vorstande genehmigten Ansätze des Wirtschaftsplanes aufzuteilen und an die verwaltenden Stellen die Ausgabengrenze zuzuweisen. Er hat ferner laufend die Einhaltung der Ausgabengrenzen und die Wirtschaftlichkeit der Gebarung zu überwachen. Es bestand die Übung, daß der Wirtschaftsplan auf die einzelnen Monate aufgeteilt wurde und daß die Monatserfolge, die die nach den Grundsätzen der doppelten Buchhaltung ermittelten Gebarungserfolge des Monats darstellen, mit den Monatsvoranschlägen verglichen wurden. Die Ursachen von Mehr- oder Mindereinnahmen und -ausgaben gegenüber dem Wirtschaftsplan wurden jeweils untersucht und im gegebenen Falle zum Gegenstande von Beanstandungen gemacht.

Der Dezernent für technische und Materialwirtschaftsangelegenheiten hat bei der Erstellung des Voranschlages, soweit es sich um Erneuerungen und wertvermehrende Aufwendungen handelt, mitzuwirken. Alle einzelnen Vergebungen an Erneuerungen und Investitionen bedurften, ungeachtet dessen, daß sie im Voranschlag vorgesehen waren, der Zustimmung des finanziellen Dienstes. Es wurde verlangt, daß die Fachdirektion bei jeder Investition eine Aufstellung über ihre Rentabilität gibt. Dieser Dezernent hatte seit jüngster Zeit auch auf die Materialwirtschaft in der Richtung einzuwirken, daß eine unangemessene Vorratshaltung vermieden werde.

Dem Dezernenten für Buchhaltung, der zugleich der Leiter der gesamten Buchhaltung ist, obliegt die Feststellung der Grundsätze für die Aufstellung des Jahresrechnungsabschlusses, der von der Buchhaltung verfaßt wird.

Während sonach bei der finanziellen Direktion hinsichtlich des Rechnungsdienstes lediglich die Oberaufsicht besteht, ist die Besorgung des Rechnungsdienstes teils den Dienststellen des ausführenden Dienstes, in sehr geringem Ausmaß den ehemaligen Bundesbahndirektionen, zum größten Teil aber fünf eigenen zentralen Verwaltungsstellen in Wien übertragen. Hier kommt der Gedanke der Zentralisierung am allerstärksten zum Ausdruck. Der Gedanke der Zentralisierung war aber sozusagen ein zwangsläufiger, wenn man bedenkt, daß nach der Zertrümmerung des alten Reiches fast ein Drittel der Bevölkerung in Wien lebte und daher das überwiegende Schwergewicht des wirtschaftlichen Handelns und des gesamten Verkehrs hier lag. Nach der Vereinigung der Direktionen Wien-Süd und -West entfielen auf die Direktion Wien 40 % des

ganzen Netzes, mehr als 40 % des ganzen Personals. Zu ihrem Bereich gehörten 4/5 des Werkstättenpersonals. Was war also näherliegend, als hier die letzte Konsequenz zu ziehen und alle der Zentralisierung fähigen Angelegenheiten in Wien bei der Generaldirektion zu vereinigen? Mit welchem Erfolg dies geschah, mag die Tatsache erweisen, daß im Zentraldienst der Generaldirektion und der Bundesbahndirektionen 1930 noch 3903 Köpfe, 1937 nur mehr 2690 Köpfe tätig waren. Dieser Erfolg war hauptsächlich durch die Errichtung der sogenannten Zentralen Verwaltungsstellen, vor allem der Zentralen Rechnungsstelle, möglich.

Den ausführenden Dienststellen verblieb nur mehr die Einziehung der Verkehrseinnahmen und die Rechnungslegung hierüber, die Auszahlung und Verrechnung der Tagelöhne, die Anweisung anderer Ausgaben in ganz beschränktem Umfange. Den Bundesbahndirektionen, die praktisch nur mehr Betriebsinspektorate waren, oblag überhaupt kein Rechnungsdienst mehr und die Anweisung von Ausgaben in geringstem Umfange.

Die Zentralen Verwaltungsstellen mit einem Stande von rund 1000 Köpfen zerfallen in:

1. die Einnahmenkontrolle mit der gesamten Rechnungslegung über die Verkehrseinnahmen und damit zusammenhängenden Zahlungen;

2. die Pensionsstelle für die Anweisung und Auszahlung der Ruhegenüsse;

3. die Materialverwaltungsstelle für die Bestandführung, Verrechnung und Buchführung über die gesamte Dienstgütergebarung;

4. die Krankenkassen-Verrechnungsstelle für die Anweisung der Krankenkassenzahlungen an Bedienstete und an dritte Personen und für die Rechnungslegung hierüber;

5. endlich die Zentrale Rechnungsstelle, welche das gesamte Rechnungswerk mit Ausnahme der unter 1. bis 4. angeführten Rechnungsarbeiten zu besorgen hat. Sie bestreitet diese immerhin sehr beträchtliche Aufgabe mit 245 Mann. Sie umfaßt unter der Leitung des Hauptdezernenten für Finanzwirtschaft sechs Sachwaltereien, und zwar:

1. für Liquidierung der Bezüge mit Ausnahme der Tagelöhne. Die Zentralisierung war hier bei der leider außerordentlichen Verwickeltheit unseres Besoldungswesens und der Abzüge sehr wirtschaftlich. Sie sollte eben durch Einführung der maschinellen Liquidierung noch weiter vereinfacht werden;

2. die Sachwalterei für Liquidierung der Lieferantenrechnungen, die bis auf geringe Ausnahmen hier vereinigt sind;

3. die Sachwalterei für den Prüfungs- und Anweisungsdienst. Hier werden alle Rechnungen nach fachtechnischer Prüfung durch die Fachdirektionen ziffernmäßig und rechnerisch überprüft und angewiesen;

4. die Sachwalterei für den Einnahmen- und Zahlungsdienst mit der Hauptkasse. Von ihr werden alle Einnahmen eingezogen und alle Ausgaben vollzogen, soweit nicht die von mir schon erwähnten besonderen Verwaltungsstellen dies tun;

5. die Sachwalterei für Buchhaltung. Hier ist die Buchführung über die gesamte Geschäftsgebarung der Unternehmung vereinigt und werden die monatlichen Rechnungsabschlüsse erstellt;

6. der Sachwalter für Statistik.

An Kassen bestehen neben der erwähnten Hauptkasse die Abfertigungskassen für den Personen- und Güterdienst, von denen eine Anzahl zugleich als Bahnhofzahlstellen für Gehaltszahlungen und einzelne besondere Zahlungen dienen.

Dieser verhältnismäßig kleine zentrale Apparat hat tadellos gearbeitet. Man kann es heute rückschauend bedauern, daß dieses System gewählt wurde, denn es wird die Überführung in das System der Reichsbahn für das Rechnungs- und Buchhaltungswesen erheblich erschweren und mühsame Vorbereitungen erfordern wie auf keinem anderen Gebiete. Aber dies ändert nichts an der Tatsache, daß dieses Rechnungssystem für die kleinen österreichischen Bundesbahnen das beste und wirtschaftlichste war.

Ich will hier noch des Prüfungswesens gedenken. Die Rechnungsprüfung wird in folgender Art ausgeübt:

1. Die ziffern- und rechnungsmäßige Prüfung von Zahlungs- und Rechnungsbelegen erfolgt bei der Zentralen Rechnungsstelle und den übrigen Zentralen Verwaltungsstellen. Die fachtechnische Prüfung erfolgt durch die zuständigen Fachdirektionen.

2. Der Rechnungshof überprüft auf Grund des Rechnungshofgesetzes nach Jahresschluß:

a) die Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Gebarung und Einrichtungen,

b) den Rechnungsabschluß mit Bilanz, Ertragsrechnung und Betriebsrechnung, wofür ihm eine sechswöchige Frist gesetzt ist.

3. Die Verwaltungskommission und ein von ihr eingesetzter Finanzausschuß übte gemäß dem Bundesbahngesetz auf Grund der laufend erstatteten Berichte die Überwachung der Geschäftsführung aus und genehmigte nach Überführung auch den Rechnungsabschluß.

4. Eine ständige laufende Überprüfung, analog der durch die Prüfungsämter bei der Reichsbahn, bestand bei den Bundesbahnen nicht. Wohl aber bestanden bei der finanziellen Direktion drei Gebarungsprüfer, die auf jeweiligen besonderen Auftrag die Einschau in die Gebarung

bei den Rechnungs- und ausübenden Stellen vornahmen. Es war geplant, diese Gebarungsprüfung in eine laufende auszugestalten, wozu es aber nicht mehr kam. Endlich gab es auch den sogenannten Erfolgsprüfer. Dieser hat auf besonderen Auftrag des Generaldirektors, dem er unmittelbar unterstand, Investitionen und sonstige Maßnahmen von größerer finanzieller Bedeutung frühestens ein Jahr nach ihrer Durchführung zu überprüfen, um festzustellen, ob die bei der Einführung gelegte Rentabilitätsrechnung sich als richtig erwiesen hat oder nicht.

Schließlich bedarf es noch einiger Erläuterungen über das Verhältnis der vormaligen Bundesbahnen zum früheren Bund und dem österreichischen Finanzministerium.

Der nach dem Bundesbahngesetz zu leistende Bundeszuschuß war in dem jeweiligen Bundesfinanzgesetz verfassungsmäßig sicherzustellen und den Bundesbahnen nach einem dem Finanzministerium vorzulegenden Jahresprogramm in monatlichen Teilbeträgen zu überweisen. Wenn daher im Finanzgesetz keine Vorsorge getroffen war, erfolgte auch keine Überweisung. So geschah es in den Jahren 1930 und 1931, so daß Ende 1931 ein ungedeckter Abgang von 95 Mio S entstand. Da der Bund infolge seiner eigenen schwierigen finanziellen Lage weiterhin nicht gleichzeitig alte Schulden abzahlen und den laufenden Abgang der Bundesbahnen vorsehen konnte, wurde im Finanzgesetz nur der laufende Abgang veranschlagt und daraus vorerst rechnungsmäßig die Abgänge der früheren Jahre abgeglichen. Da die Vorsorgen des Bundes in den folgenden Jahren infolge der nicht abzuschätzenden Krisenwirkungen geringer waren als die Abgänge, stieg die Verschuldung des Bundes gegenüber den Bundesbahnen immer mehr und erreichte im Jahre 1933 unter Gegenrechnung einer seitens der Bundesbahnen nicht abgedeckten Schuld aus dem Anleihedienste den Betrag von 138 Mio S. In der Folgezeit waren die vom Bunde den Bundesbahnen überwiesenen Zuschüsse zum Gebarungsabgang größer als die laufenden Gebarungsabgänge, so daß die Schuld des Bundes sich Ende 1937 auf 61 Mio S verminderte.

Außer dem Zuschuß zum Gebarungsabgang bestanden zwischen den Bundesbahnen und dem Bunde noch andere Leistungen und Gegenleistungen.

1. Bei Errichtung als selbständiger Wirtschaftskörper übernahmen die Bundesbahnen den Zinsen- und Tilgungsdienst von amortisablen Staatseisenbahnanleihen, die Ende 1937 sich noch beliefen auf . . . . . 159 Mio S,

ferner den Dienst von Staats- und Bundesanleihen, die für Zwecke von Eisenbahninvestitionen aufgenommen waren und Ende 1937 betrugen . . . . . 59 Mio S.

Dem selbständigen Wirtschaftskörper Ö. B. B., der zur Aufnahme von Anleihen berechtigt war, aber davon keinen Gebrauch machte, wurde vom Bunde aus verschiedenen Anleiheerlösen zur Verfügung gestellt für die Einführung der elektrischen Zugförderung			323 Mio S,
für sonstige Investitionen			362 Mio S,
	zusammen		685 Mio S,
hiervon gingen ab:			
durch Tilgung	114 Mio S,		
durch Anlagewertberichtigung	29 Mio S,		
durch Konversion	40 Mio S,		
durch Kursgewinn an fremden Währungen	42 Mio S,	225 Mio S,	
	verbleiben		460 Mio S
			678 Mio S.

Hierauf entfielen im Jahre 1937 an Zinsen 35,4 Mio S, an Tilgung 5,9 Mio S. Im Jahre 1938 steigt der Dienst bei den Zinsen um 0,5 Mio S, bei den Tilgungen infolge Einsetzens der Tilgung bei der Konversionsanleihe vom Jahre 1934 um 5,4 Mio S und beträgt 47 Mio S oder 30,7 Mio RM.

Neben dieser Investitionsschuld an den Bund haben die Bundesbahnen im Jahre 1937 zur Finanzierung der Elektrifizierung der Strecke Salzburg—Linz einen zehnjährigen Wechselkredit von 55 Mio S bei einem Konsortium von österreichischen Banken und Geldinstituten aufgenommen, der Ende 1937 mit 14 Mio S in Anspruch genommen war. Ferner haben die Bundesbahnen zur Errichtung des Stubachwerkes II mit einem Aufwand von 15 Mio S gleichfalls einen zehnjährigen Kontokorrentkredit aufgenommen, der bis Ende 1937 mit 600 000 S in Anspruch genommen war.

2. Erhalten die Bundesbahnen zur Bedeckung der Abgänge der auf fremde Rechnung betriebenen Privatlokalbahnen Zuschüsse im Rahmen der vom Bunde gewährten Garantien und sonstigen Begünstigungen, jährlich zirka 3 Mio S.

3. Die Bundesbahnen leisten nach dem Bundesbahngesetz einen angemessenen, durch Vereinbarung festzusetzenden Beitrag zu den Lasten der Ruhe- und Hinterbliebenenversorgung für die von der Unternehmung bei ihrer Gründung nicht übernommenen Bundesbahnbediensteten und für die im Zeitpunkte der Übernahme der Betriebsführung durch die Unternehmung bereits im Ruhestande befindlich gewesenen Staats- und Bundesbahnpensionisten. Der Beitrag wurde in einer Vereinbarung vom Jahre 1924 mit jenem Betrage festgesetzt, um den das jährliche Erfordernis für Altpensionen 40,2 Mio S übersteigt und der damals 38 Mio S betrug,

ferner übernahm der Bund noch die Kosten der auf seine eigenen Maßnahmen zurückzuführenden späteren Erhöhungen der Altpensionen, während der Abfall an Pensionisten zugunsten der Bundesbahnen ging. Die tatsächliche Durchführung erfolgte so, daß die Bundesbahnen vom Bunde monatlich eine Zuweisung aus der auf ihn entfallenden Quote erhalten, da die Bundesbahnen die Liquidierung der Pensionen besorgen. Während zur Zeit des Abschlusses dieses Übereinkommens die Belastung der Bundesbahnen nicht viel geringer war als die Last des Bundes, trägt nach dem Finanzgesetz für 1938 der Bund von der Altpensionslast rund 19 Mio S, während die Belastung der Bundesbahnen aus diesem Titel auf rund 6 Mio S gesunken ist.

4. Zahlen die Bundesbahnen seit 1936 die ihnen bis dahin überlassenen 5prozentigen Eisenbahnverkehrssteuern.

5. Zahlen die Bundesbahnen die auf sie selbst entfallenden Steuern und Abgaben und führen die für den Bund eingehobenen Zölle, Steuern und Abgaben an den Bund ab.

Über alle diese Posten wird am 15. jedes Monats abgerechnet und der Saldo zugunsten der einen oder anderen Seite bar beglichen.

Den Bundesbahnen war es in den ersten Jahren ihres Bestandes dank der günstigen Wirtschaftsentwicklung seit 1923, die allerdings zum Teil eine Scheinblüte war, und dank einer weitgehenden Rationalisierung gelungen, die Gebarungsabgänge zum Verschwinden zu bringen. Mit dem Einsetzen der Krise im Jahre 1930 trat jedoch der bekannte Verfall der Verkehrseinnahmen ein, die von 603 Mio S im Jahre 1929 auf 392 Mio S im Jahre 1936 gesunken waren, um sich 1937 auf 456 Mio S zu erhöhen; in diesem Jahre war die Steigerung im Personenverkehr 5 %, im Güterverkehr 20 %, zusammen 15 %. Die Verwaltung machte alle Anstrengungen, um diesem Ausfall durch Tariferhöhungen, insbesondere aber durch Senkung der Ausgaben zu begegnen, bei den Personalausgaben vor allem durch Verminderung der Stände und durch wiederholte sehr opferreiche Bezugskürzungen, bei den Sachausgaben durch weitestgehende Drosselung aller nicht unerläßlichen Aufwendungen. So sanken die Personalausgaben von 443 Mio S im Jahre 1929 auf 341 Mio S im Jahre 1937, die Sachausgaben von 195 auf 130 Mio S, die gesamten Betriebsausgaben von 638 Mio S auf 471 Mio S, und es war zum ersten Male im Jahre 1937 wieder möglich, einen allerdings bescheidenen Betriebsüberschuß von 4,3 Mio S zu erzielen.

Wie früher erwähnt, ist der Bund Ende 1937 noch mit 61 Mio S für Gebarungsabgänge im Rückstande. Infolgedessen haben wir schwebende Schulden, und zwar an Banken- und ähnlichen Krediten von 36 Mio S, und an Warenwechseln von 5 Mio S. Die Beträge sind nicht

beunruhigend, doch sind die Bankenkredite kurzfristig und laufen Ende 1938 ab.

Die Fachabteilungen haben stets geklagt, wie karg die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel waren. Ich habe dies oft selbst hart empfunden, aber es war doch immer so, daß die Dienstzweige die notwendigsten und wohl auch wünschenswertesten Bedürfnisse decken konnten. Wenn auch 1500 km Oberbauauswechslungen im Rückstande sind, so ist es doch nicht so, daß der Oberbau in einem schlechten Zustande wäre. Und es ist ja bekannt, daß sich zwischen dem theoretisch errechneten Erneuerungssoll und den tatsächlichen Bedürfnissen immer beträchtliche Unterschiede ergeben. Wir haben gespart und mußten sparen, aber es sind immerhin im Jahresdurchschnitt für Erneuerungen 23 Mio S und für Investitionen 49 Mio S aufgewendet worden und wir konnten den Verkehr des Jahres 1937, der plötzlich um 33 %, ja bis zu 40 % gestiegen war, klaglos bewältigen. Das österreichische Netz ist, das glaube ich sagen zu dürfen, in einem solchen Zustande, daß es bei der Heimkehr ins Reich als ein brauchbares Instrument des Verkehrs eingegliedert werden kann. Natürlich werden die Anlagen nicht jenen Bedürfnissen genügen, die nunmehr im großen wirtschaftlich blühenden Reich an sie gestellt werden, und es wird da bald gewaltiger Aufwendungen bedürfen. Und auch finanziell ist die Lage, wie schon aus dem früher Gesagten hervorgeht, keineswegs hoffnungslos. Eine Steigerung der Einnahmen von 12 % gegenüber dem Jahre 1937 würde genügen, um das Defizit einschließlich der Abschreibungen zum Verschwinden zu bringen.

Und nun zum Schluß ein Wort über den Voranschlag 1938. Er sieht einen Gebarungsabgang von 75,6 Mio S vor, für den im Finanzgesetz als Zuschuß des Bundes Vorsorge getroffen ist. Für wertvermehrende Aufwendungen und a.o. Erneuerungen sind 27,7 Mio S veranschlagt, die gleichfalls im Finanzgesetz gedeckt sind. Die Verkehrseinnahmen sind mit 413 Mio S veranschlagt, also um 50 Mio S niedriger, als der Erfolg des Jahres 1937 war. Dieser Voranschlag war im Hinblick auf die rückläufige Konjunktur, aber jedenfalls vorsichtig erstellt. Die tatsächliche Entwicklung war nun in den ersten drei Monaten etwas besser als der Voranschlag, blieb aber hinter dem Vorjahre zurück. Wir konnten also jedenfalls mit der Einhaltung des Voranschlages auf der Einnahmenseite und auch mit einer Verbesserung rechnen. Nun wird aber die schon beschlossene Tarifsenkung im Personen- und Güterverkehr einen erheblichen Ausfall bringen, der durch die Verkehrssteigerung wohl zunächst nicht wird eingeholt werden können. Auf der Ausgabenseite werden beträchtliche Mehraufwendungen eintreten, zunächst die Überführung des Personals in das Gehaltsschema der Reichsbahn, dann jene Mehraufwen-

dungen, die durch die erhöhte Instandsetzung des Fahrparks und aus anderen Gründen notwendig sein werden. Der vom österreichischen Finanzministerium zu leistende Zuschuß zum Gebarungsabgang und für wertvermehrende Aufwendungen wird voraussichtlich kaum ausreichen, ganz zu schweigen von jenen gewaltigen Aufwendungen für die Vermehrung des Fahrparks und bauliche Herstellungen, die teils schon beschlossen sind, teils in Aussicht stehen. Das Gebot des Sparens wird daher auch jetzt nicht außer acht gelassen werden können.

Nach alledem werden die ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen als brauchbares Instrument in die Reichsbahn eingegliedert werden können und so auch unsere Gefolgschaft. Sie hat in all den Jahren wirtschaftlicher Not trotz aller von ihr geheischten Opfer und trotz aller politischen Irrungen und Wirrungen ihre Pflicht erfüllt. Die Gefolgschaft hat die Gewißheit, daß sie im Schoße der Reichsbahn einer neuen glücklichen Zukunft entgegengeht, sie wird aber gewiß auch die Reichsbahn nicht enttäuschen.

Die wirtschaftliche Struktur Österreichs

und die damit zusammenhängende Tarifgestaltung.

Von

Ministerialrat Dr. **Katziantschitsch**, kommissarischer Leiter der kommerziellen Direktion des Reichsverkehrsministeriums, Abwicklungsstelle Österreich in Wien.

I. Wirtschaftslage.

Das nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie entstandene und durch den Friedensvertrag von St. Germain in eine enge Form gepreßte Deutschösterreich hatte von Anfang an wirtschaftlich mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen, war es doch aus einem großen Staatsgebilde herausgerissen worden, dessen Teile sich wirtschaftlich ergänzten. In der alten Monarchie war das Gebiet des nachmaligen Deutschösterreich vornehmlich industriell eingestellt gewesen, während es Getreide, Vieh und andere Lebensmittel sowie Kohle überwiegend aus den übrigen Teilen der Monarchie bezogen hatte. Die österreichischen Industrieunternehmungen waren daher vielfach auf die Versorgung eines 50-Millionenvolkes abgestellt und arbeiteten darüber hinaus noch für den Export; für den verbliebenen Zwergstaat waren sie viel zu groß und mußten daher um so mehr darauf bedacht sein, möglichst große Mengen auszuführen. Da aber die Nachfolgestaaten der Monarchie, die bisher gar keine oder nur eine geringe Industrie hatten, nunmehr trachteten, ihre nationale Wirtschaft nach dem Grundsatz der Selbstversorgung einzurichten und eigene Industrien gründeten, wurde die Exportmöglichkeit der österreichischen Industrie immer mehr eingeengt. Diese Umstände machten eine Ausrichtung der österreichischen Wirtschaft nach der agrarischen Seite hin erforderlich und führten dazu, daß Österreich bestrebt sein mußte, sich seinerseits in der Lebensmittelversorgung vom Auslande im weitestgehenden Ausmaße unabhängig zu machen.

Im folgenden soll nun dargestellt werden, wie sich die einzelnen Wirtschaftszweige von 1918 bis zum Anschluß an das Altreich entwickelten.

Von überragender Bedeutung für die österreichische Industrie ist das Eisenerzvorkommen. Das bedeutendste stellt der steirische Erzberg dar; aber auch an anderen Stellen des Landes finden sich

bedeutende Abbaustellen, so insbesondere in Hüttenberg in Kärnten. Die Eisenerzförderung, die im Jahre 1919 ganz darniederlag und in den Konjunkturjahren 1928/29 sich bis auf 1,9 Millionen Tonnen steigerte, ging in den Jahren der Wirtschaftskrise 1932/33 bis auf weniger als 300 000 t zurück, konnte jedoch in den letzten Jahren infolge der Weltkonjunktur sich wieder erholen. Im Jahre 1937 betrug die Eisenerzförderung wieder rund 1,8 Millionen Tonnen In einem ähnlichen Verhältnis schwankte auch die Erzeugung von Roheisen und Rohstahl, sowie auch die Erzeugung der Eisen weiterverarbeitenden Industrien.

Eine der größten Schwierigkeiten bereitete der österreichischen Schwerindustrie stets die Beschaffung hochwertiger Brennstoffe. Denn wenn Österreich auch ganz nennenswerte Kohlenvorkommen besitzt, so handelt es sich doch vorwiegend um Braun- und Lignitkohlen; Steinkohle wird in bedeutenderer Menge nur in Grünbach am Schneeberg gefördert (mit anderen kleineren Steinkohlengruben zusammen Jahresförderung rund 250 000 t). Braun- und Lignitkohlen finden sich in reicherem Ausmaße. Die wichtigsten Abbaugebiete sind: das Köflacher Revier, die Gruben in Fohnsdorf und Seegraben in Steiermark, St. Stefan in Kärnten, Kirchbichl in Tirol, die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenbergbaue in Oberösterreich, Statzendorf in Niederösterreich, der Tauchener Kohlenbergbau im Burgenland. Die Gesamtförderung dieser Bergbaue betrug 1937 nahezu 3 Millionen Tonnen. Da die österreichische Kohlenproduktion zur Befriedigung der österreichischen Wirtschaft weder qualitativ noch quantitativ hinreichte, mußten rund 3 Millionen Tonnen mineralischer Brennstoffe, vor allem Steinkohle und Steinkohlenkoks, eingeführt werden. Durch zahlreiche gesetzliche und wirtschaftliche Maßnahmen, wie Beimischungszwang, Verpflichtung von Bahn- und Industrieunternehmungen zur Verwendung von Inlandskohlen, war es möglich, die Förderung und den Absatz von Inlandskohlen auf der angeführten Höhe zu erhalten.

Im südwestlichen Kärnten liegt das einzige Bleivorkommen Österreichs. Die Jahresförderung beträgt durchschnittlich über 100 000 t an Blei und Zinkerzen. Die Erze werden in Kärnten verhüttet; die Bleiberger Bergwerksunion erzeugt neben Blei und Bleischrott auch Bleiweiß, Minium (Mennige) sowie Lithopone. Die Zinkerze wurden größtenteils ausgeführt.

Sehr bedeutend sind die Magnesitvorkommen. Die wichtigsten sind in Steiermark (Veitscher Magnesit) und in Kärnten (Radenthein). Daneben sind noch nennenswert die Vorkommen im Zillertal in Tirol und in Salzburg (bei Leogang und Saalfelden). Die Jahresproduktion beträgt im Durchschnitt 280 000 t. Der Rohmagnesit wird

zum größten Teil von den Werken zu Sintermagnesit, kaustisch gebranntem Magnesit und feuerfesten Steinen verarbeitet; Magnesit ist ein wichtiger Ausfuhrartikel.

Kupfer wird derzeit nur noch in Tirol und zwar bei Brixlegg gewonnen. Die Fördermenge ist allerdings sehr zurückgegangen. Der Kupferbergbau in Salzburg (Mitterberghütten) wurde schon vor Jahren gänzlich stillgelegt.

Von großer Bedeutung ist der Salzbergbau, welcher von der staatlichen Monopolverwaltung im Salzkammergut (Ebensee, Bad Ischl, Hallstatt, Bad Aussee) sowie in Hallein (im Lande Salzburg) und in Hall in Tirol betrieben wird und 1936 eine Jahreserzeugung von rund 90 000 t Salz aufwies.

Erwähnenswerte Mineralvorkommen sind ferner Graphit, welcher in Niederösterreich und Steiermark gewonnen wird und eine durchschnittliche Jahresförderung von 20 000 t aufweist, Antimon im Burgenland mit einer Jahresförderung von rund 1500 t und Talkum in Steiermark und Burgenland, welche früher einen bedeutenden Export hatten, der aber in den letzten Jahren stark zurückgegangen ist. Gips findet sich vornehmlich im Semmering- und Schneeberggebiet sowie in Salzburg (Kuchl), Granit nördlich der Donau in Oberösterreich (z. B. Mauthausen) und im niederösterreichischen Waldviertel. Die nach dem Zusammenbruch der Monarchie gegründeten Kaolinwerke in Schwertberg in Oberösterreich und Ausschlag-Zöbern in Niederösterreich konnten wenigstens teilweise den böhmischen Kaolin ersetzen und außerdem auch nennenswerte Mengen ihrer Erzeugnisse exportieren. Schwerspat wird bei Brixlegg und Kitzbühel in Tirol gewonnen, Feldspat bei Spittal in Kärnten, Eisenglimmer im Lavanttal in Kärnten. Die Kalkgewinnung und Verarbeitung ist der Beschaffenheit des Bodens entsprechend über alle Teile Österreichs verteilt.

In den letzten Jahren wurden die Bohrungen auf Erdöl mehr intensiviert, im Jahre 1937 waren sie von besonderem Erfolg begleitet (Zistersdorf in Niederösterreich). Die Rohölproduktion betrug in diesem Jahre rund 33 000 t, welche von den fünf Mineralölraffinerien Österreichs, Shell in Floridsdorf, Vakuum in Stadlau, Creditul Minier in Korneuburg, Austria in Vösendorf und Nova in Schwechat, verarbeitet wurden.

Auf den vorangeführten Rohstoffen ist eine bedeutende Industrie aufgebaut. An erster Stelle ist wohl zu nennen die Eisen- und Eisen verarbeitende Industrie. Die Roheisenerzeugung ist konzentriert in Donawitz und Eisenerz. Holzkohlenroheisen wird in Tänneck in Salzburg erzeugt. Die Stahlerzeugung sowie Erzeugung von Stahl- und Eisen-

waren erfolgt in zahlreichen Werken in Steiermark und Niederösterreich. Ihr Export war neben dem von Papier, Zellulose und Holz ausschlaggebend für die Handelsbilanz Deutschösterreichs.

Die Kupfererze werden in Brixlegg verhüttet und von den Metallwarenfabriken weiterverarbeitet. Als wichtigste Metallwarenfabrik sind wohl die Kruppwerke in Berndorf zu erwähnen.

Die Chemische Industrie verwertet die Salzvorkommen zur Erzeugung von doppelkohlensaurem Natron, von Soda usw. Die chemischen Fabriken in Moosbierbaum-Heiligeneich, Liesing und Deutsch-Wagram erzeugen außerdem Phosphatdünger und sonstige Chemikalien, in Brückl wird Chlor, in Steeg und Lend Aluminium, in Landeck Ferrosilizium und Kalziumkarbid, in Weißenstein-Kellerberg in Kärnten Wasserstoffsuperoxyd erzeugt.

Die Glasindustrie erzeugt hauptsächlich Hohlglas. Die wichtigsten Fabriken befinden sich in Steiermark (Graz, Voitsberg, Oberdorf, Köflach) und im niederösterreichischen Waldviertel (Alt- und Neu-Nagelberg). Flachglas und Maschinglas wird in Brunn bei Wien erzeugt. In diesem Ort befindet sich auch eine Linoleumfabrik, eine zweite in Traiskirchen. Große Gummifabriken befinden sich in Wimpassing bei Ternitz und in Traiskirchen (Niederösterreich).

An sonstigen Industrien ist vor allem die Holzstoff-, Zellulose- und Papierindustrie zu nennen, die auf dem bedeutenden Holzvorkommen Österreichs fußt. Sie verteilt sich über sämtliche Alpenländer. Die wichtigsten Betriebe sind Leykam-Josefsthal A.-G. in Gratwein (Steiermark), Brigl und Bergmeister A.-G. in Niklasdorf (Steiermark), die Neusiedler A.-G. in Gloggnitz, Ulmerfeld-Hausmening und Hilm-Kematen (Niederösterreich), Ig. Ortmanns Nachfolger bei Pernitz-Muckendorf (Niederösterreich), die Steyrermühl in Steyrermühl (Oberösterreich), die Lenzinger Papierfabrik A.-G. bei Vöcklabruck (Oberösterreich) und Kellner Partington in St Magdalena (Kärnten) und Hallein (Salzburg). Die Produktion von Papier, Zellulose, Holzstoff und Pappe betrug im Jahre 1937 rund 600 000 t, wovon ein bedeutender Teil exportiert wurde (Ausfuhrwert 1937: rund 125 Millionen Schilling).

Die Textilindustrie beschäftigt sich hauptsächlich mit der Erzeugung von Baumwollgarnen und -geweben; ihr Sitz ist vorzüglich Vorarlberg und Niederösterreich, Kammgarnfabriken befinden sich in Vöslau und Felixdorf in Niederösterreich. Der Export der Textilindustrie erfolgt in erster Linie nach dem Balkan.

Die landwirtschaftliche Produktion lag beim Zusammenbruch der Österreichisch-Ungarischen Monarchie im Jahre 1918 in Deutschösterreich vollständig darnieder und konnte die für die Ernährung der

Bevölkerung notwendigen Lebensmittel nur notdürftig bereitstellen. Für die Entwicklung der Landwirtschaft war hierbei noch besonders der Umstand hinderlich, daß in Deutschösterreich das Bergland, welches für intensive Landwirtschaft minder geeignet ist, überwiegt. Immerhin war man im Rahmen des Möglichen bemüht, die landwirtschaftliche Produktion zu heben und so einen wesentlichen Teil der bisher eingeführten Lebensmittel durch die eigenen Landesprodukte zu ersetzen. Allerdings waren dem Ackerbau durch die verhältnismäßig geringe Ausdehnung des Flachlandes und wohl auch durch den Mangel an geeigneten Düngemitteln in seiner Entwicklung bescheidene Grenzen gesetzt, und wenn auch in der Produktion von Getreide gewisse Erfolge zu verzeichnen waren, ist es Österreich auf diesem Gebiet nicht gelungen, sich von der Einfuhr aus dem Ausland unabhängig zu machen. Die Einfuhr erfolgte hauptsächlich aus Ungarn, Rumänien und Jugoslawien und betrug im Jahre 1937 wertmäßig beispielsweise für Weizen rund 55 Millionen Schilling, für Roggen rund 45 und für Mais rund 50 Millionen Schilling. Um der österreichischen Mühlenindustrie entsprechende Beschäftigung zu bieten, wurde es nach Möglichkeit vermieden, Mehl einzuführen. Das Bestreben ging vielmehr dahin, das ausländische Getreide in Österreich zu vermahlen, um so auch die als Futtermittel wichtige Kleie zu erhalten. Hingegen ist es der österreichischen Landwirtschaft gelungen, auf dem Gebiet der Milchwirtschaft nicht nur vom Ausland unabhängig zu werden, sondern auch ganz erhebliche Mengen von Milch- und Molkereiprodukten zu exportieren. Die Steigerung der Milchproduktion ging Hand in Hand mit der Wiederaufrichtung der Viehzucht, für die in den Alpenländern mit ihren großen Weideflächen die Voraussetzungen gegeben waren. Mit der Hebung des Viehstandes konnte die Einfuhr von ausländischem Vieh schrittweise abgebaut werden.

Große Fortschritte wurden im Rübenanbau erzielt. Während das Gebiet Deutschösterreichs in der Vorkriegszeit Zucker zum überwiegenden Teil aus dem Gebiet der heutigen Tschechoslowakei bezog, wurde in der Nachkriegszeit der Rübenanbau in Niederösterreich, Oberösterreich und Burgenland derart intensiviert, daß der aus inländischen Rüben in den derzeit bestehenden sieben österreichischen Zuckerfabriken erzeugte Zucker den gesamten Inlandsbedarf decken konnte. Auch die immerhin noch bedeutende Brauindustrie bezieht ihre Braugerste heute zum überwiegenden Teil aus dem Inland. Daß die Bierproduktion der Brauereien in den Jahren seit 1929 einen großen Rückgang erlitten hat, ist auf die seit dem Beginn der Wirtschaftskrise eingetretene gewaltige Verminderung der Kaufkraft der Bevölkerung zurückzuführen.

Der Anbau von Kartoffeln wurde in den letzten Jahren derart gesteigert, daß deren Verwertung durch Export angestrebt werden mußte. Im Jahre 1937 suchte man den Überschuß an Kartoffeln dadurch zu verwerten, daß man eine Beimischung von 4 % Kartoffelmehl zum Brotmehl festsetzte.

Der Obstbau ist in Steiermark, Niederösterreich, Oberösterreich, Kärnten und im Burgenland von besonderer Bedeutung. In guten Obstjahren wurden bedeutende Mengen von Äpfeln insbesondere ins Altreich ausgeführt.

Der Weinbau beschränkt sich auf Niederösterreich, das Burgenland und Steiermark. Der Jahresertrag kann mit rund 900 000 hl im Jahr angenommen werden. Der österreichische Weinbau litt in den letzten Jahren besonders unter dem Rückgang der Kaufkraft der Bevölkerung und an der Unmöglichkeit, den Produktionsüberschuß im Ausland abzusetzen.

Der österreichischen Forstwirtschaft sind von Natur aus die günstigsten Voraussetzungen gegeben. Fast 37,5 % der Bodenfläche Deutschösterreichs entfällt auf Waldbestand. Die derzeit mögliche Jahresnutzung wird auf rund 9,5 Millionen Festmeter geschätzt. Nach Abzug der Menge für den Inlandsverbrauch verbleibt ein Ertragsüberschuß von 2,7 Millionen Festmetern, welcher zur Ausfuhr gelangt und die weitaus größte Aktivpost der österreichischen Handelsbilanz darstellt (Ausfuhrwert 1937: rund 131 Millionen Schilling). Daß bei einer derart großen Holzgewinnung die Sägeindustrie, der in den Alpenländern dazu noch fast überall Wasserkräfte zur Verfügung stehen, stark entwickelt ist, ist wohl selbstverständlich.

II. Gütertarife.

Die Eigenheiten der wirtschaftlichen Struktur Deutschösterreichs stellten die Österreichischen Bundesbahnen nach dem Zerfall der Monarchie vor schwierige Aufgaben. Die von den alten k. k. Staatsbahnen übernommenen Tarife waren auf ein um ein Vielfaches größeres Wirtschaftsgebiet abgestellt, welches hinsichtlich der Erzeugung und des Verbrauches nicht in dem Maße auf das Ausland angewiesen war wie der verbliebene Torso Deutschösterreich. Dabei konnten wegen der Österreich durch den Friedensvertrag auferlegten Bindungen, wegen der Inflation und wegen der schwierigen und unsicheren Lage der sich auf die neuen politischen Grenzen umstellenden Wirtschaft die Gütertarife den neuen Verhältnissen nur langsam angepaßt werden. Erst mit der Stabilisierung der Währung und dem Wegfall der durch den Friedensvertrag auferlegten Bindungen war es den österreichischen Eisenbahnen

möglich, eine selbständige Tarifpolitik zu betreiben. Der erste Gütertarif der Ö. B. B., welcher den wirtschaftlichen Bedürfnissen Deutschösterreichs stärker angepaßt war, trat mit 1. Jänner 1924 in Kraft. Er enthielt bereits eine Reihe von Ausnahmetarifen, die zum Schutz der inländischen Produktion nur von inländischen Produktionsbahnhöfen Geltung hatten.

Im Oktober 1923 wurden die österreichischen Staatsbahnen von der unmittelbaren Hoheitsverwaltung losgelöst und als selbständiger Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen" konstituiert, der sich trotz Erfüllung der ihm obliegenden allgemeinen volkswirtschaftlichen Aufgaben selbst erhalten sollte. Das Unternehmen „Österreichische Bundesbahnen" sah sich daher von Anfang an vor besonders schwierige Aufgaben gestellt. Nachdem die niederösterreichischen Landesbahnen bereits im Jahre 1922 in den Bundesbahnbetrieb übernommen worden waren, wurden die Linien der Südbahn auf Grund des römischen Akkordes mit 1. Jänner 1924 verbundlicht. Dadurch waren alle wichtigen Bahnlinien und der größte Teil des österreichischen Bahnnetzes in den Händen der Österreichischen Bundesbahnen vereinigt. Die Bundesbahnverwaltung trug den Wünschen der Wirtschaft nach Einbeziehung der verbundlichten Linien in das Durchrechnungsnetz Rechnung und setzte die entsprechenden Maßnahmen mit 1. Jänner 1925 in Kraft. Da aber die durch die Durchrechnung entstandenen Einnahmenausfälle durch die erwartete Verkehrssteigerung nicht wettgemacht wurden, sahen sich die Österreichischen Bundesbahnen zu einer Erhöhung des Tarifes ab 1. Juli 1926 gezwungen, welche jedoch trotz starker Erhöhung der bisher noch untervalorisierten Tarife durch Schaffung neuer Ausnahmetarife den Bedürfnissen der inländischen Wirtschaft Rechnung zu tragen suchte. Die letzte große Tarifreform erfolgte im Jahre 1929. Die Erstellung der Frachtsätze, die horizontale und vertikale Staffelung der einzelnen Tarifklassen wurde damals neu vorgenommen. Hierbei wurde auch auf den internationalen Wettbewerb der Eisenbahnen Bedacht genommen, was insbesondere in der Abstaffelung der Tarife in den für den Durchzugsverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden weiteren Entfernungen zum Ausdruck kam. Der damals eingeführte Gütertarif besteht in seinen Grundzügen noch gegenwärtig. Eines der markantesten Merkmale der mit 1929 einsetzenden Tarifpolitik war, daß sie sich neben der Verfolgung rein fiskalischer Zwecke immer mehr in den Dienst der Handelspolitik stellte. Es wurden zahlreiche Ausnahmetarife geschaffen, welche nur der inländischen Wirtschaft zugute kommen sollten; insbesondere wurden Güter allgemein auftarifiert und nur den inländischen Produzenten billigere Tarife belassen, wodurch das Wertklassifikationssystem im Regeltarif vielfach durchbrochen wurde.

Dieses System der Diskriminationen konnte im Verein mit der Handelspolitik erzielen, daß in gewissen Artikeln das Ausland mit der inländischen Produktion nicht mehr in Konkurrenz treten konnte. Wenn dieses System der österreichischen Wirtschaft auch unzweifelhaft Erfolge brachte, so mußten die Österreichischen Bundesbahnen doch vielfach in den ausländischen Verbandstarifen die Diskriminationen wieder aufheben, um Vergeltungsmaßnahmen der Bahnverwaltungen der Nachbarstaaten hintanzuhalten.

Es würde zu weit führen, wollte man im Rahmen dieser Ausführungen die einzelnen Ausnahmetarife näher besprechen, da solche für fast alle wichtigeren Güter bestanden und auch gegenwärtig noch bestehen. Besonders erwähnt sei jedoch die Schaffung des sogenannten „Sondertarifes", der die Länder Tirol und Vorarlberg, die infolge ihrer exzentrischen Lage von der Hauptstadt Wien, dem Produktions- und auch Konsumzentrum Österreichs, förmlich abgeschnitten waren, dieser und den übrigen Bundesländern tarifarisch näher bringen sollte. Der Sondertarif wurde bei 300 km vom Normalbarème abgespalten und beinhaltet für die meisten für den Verkehr dieser Länder in Betracht kommenden Güter Ermäßigungen gegenüber den Regelklassen im Ausmaß von durchschnittlich 15 %.

Diese bei der Gestaltung der Eisenbahntarife zugunsten der österreichischen Wirtschaft maßgebenden Grundsätze konnten seit Einsetzen der Wirtschaftskrise im Jahre 1930 leider nicht mehr im vollen Ausmaß eingehalten werden. Der starke Verkehrsrückgang hatte eine Schrumpfung der Einnahmen in einem Umfang zur Folge, der durch Ersparungen auf der Ausgabenseite bei weitem nicht hereingebracht werden konnte. Die Österreichischen Bundesbahnen mußten sich daher unter Einfluß der Garantiemächte für die österreichischen Auslandsschulden entschließen, gemäß dem Gutachten des schweizerischen Beraters Dr. Herold zunächst die bisher noch nicht vollvalorisierten Tarife für gewisse Baustoffe und Düngemittel auf den Stand der Vorkriegstarife zu bringen und außerdem die Nebengebühren in einem Ausmaß zu erhöhen, daß sie weit über den Ansätzen aller Bahnen der Nachbarstaaten lagen. Da auch diese Tarifmaßnahmen nicht ausreichten, um das Bundesbahn-Budget auch nur annähernd auszugleichen, wurde noch ein Frachtzuschlag für alle Güter eingeführt, der ursprünglich als „Verschubnebengebühr" bezeichnet wurde und später in einen Krisenzuschlag zur Frachtsteuer und schließlich unter Erhöhung der Gebührenansätze in einen Zuschlag zur Fracht umgewandelt wurde und auch derzeit noch in Geltung steht. Ferner wurden noch besondere Krisenzuschläge für Kohle und Zucker geschaffen.

Die ungünstige finanzielle Lage verhinderte die Österreichischen Bundesbahnen auch, die seit 1930 verbundlichten Privatbahnen in ihr Durchrechnungsnetz einzubeziehen und besondere Tarifmaßnahmen für die noch nicht verbundlichten Privatbahnen zu treffen, um den von diesen Bahnen bedienten Gebieten ihre wirtschaftliche Lage zu erleichtern. Unter den durch die Verteuerung infolge wiederholter Tarifbrüche und zum Teil auch unter höheren Barêmen leidenden Gebieten sind in erster Linie die Oststeiermark und das Lavanttal in Kärnten zu nennen. Das Lavanttal ist noch besonders dadurch benachteiligt, daß die nächste Verbindung mit dem übrigen Kärnten über jugoslawisches Gebiet führt und daß der zur wirtschaftlichen Erleichterung mit den jugoslawischen Staatsbahnen über deren Linien geschaffene Tarif naturgemäß keinen vollen Ersatz für die Durchrechnung bieten kann. Für die Verfrachter der Oststeiermark und des anschließenden Burgenlandes kommen bei Transporten nach ihrem Hauptabsatzgebiet bis zu fünf Barêmebrüche in Frage, so daß wohl nicht näher ausgeführt zu werden braucht, wie schwierig den Produzenten dieser Gebiete der Wettbewerb mit anderen Produktionsgebieten und der Absatz ihrer Produkte überhaupt ist. So wie bei den oststeirischen Lokalbahnen bringt auch bei anderen von den früheren Österreichischen Bundesbahnen betriebenen Lokalbahnen und auch bei den im eigenen Betrieb von Privatbahnen stehenden Linien der Barêmebruch für die Anrainer dieser Linien große Erschwerungen mit sich. Die Frage der Einbeziehung der österreichischen Privatbahnen in die Durchrechnung erscheint jetzt um so dringender einer Lösung bedürftig, als gelegentlich der Einbeziehung des Durchrechnungsnetzes der Österreichischen Bundesbahnen in das Durchrechnungsnetz des Altreiches auch die volle und gleichberechtigte Einschaltung der an Privat- und Lokalbahnen gelegenen Produzenten in die großdeutsche Wirtschaft ermöglicht werden sollte. In diesem Zusammenhang sei noch darauf hingewiesen, daß die österreichischen Bahnen im Gegensatz zu den bei der Deutschen Reichsbahn derzeit bestehenden Grundsätzen die sich auf Bergstrecken ergebenden höheren Betriebskosten in der Weise hereinzubringen sich veranlaßt sahen, daß sie auf Strecken mit einer Neigung von 15 ‰ und darüber Bergzuschläge einführten. Diese Bergzuschläge sind aber keineswegs einheitlich erstellt, sondern wurden den jeweiligen finanziellen Bedürfnissen und der Belastungsfähigkeit der Wirtschaft angepaßt. Sie betragen im allgemeinen 50 bis 150 %, die Schneebergbahn hat in der Zeit der Inflation einen Zuschlag von 320 % eingeführt und auch weiterhin beibehalten. Die Bergzuschläge, insbesondere jene für die Semmering- und Brennerstrecke, welche noch von der ehemaligen

Südbahn mit 150 % eingeführt wurden, konnten in der Folgezeit von den Österreichischen Bundesbahnen trotz wiederholten Forderungen der Verfrachterkreise nicht abgebaut werden, weil die Untersuchungen ergaben, daß dies Einnahmenausfälle im Transitverkehr in solchem Umfang zur Folge gehabt hätten, daß notwendigerweise zu einer allgemeinen Tariferhöhung hätte geschritten werden müssen.

III. Internationale Wirtschaftsbeziehungen und Tarife.

Infolge der Kleinheit des Gebietes des Bundesstaates Österreich und dessen eben geschilderter wirtschaftlicher Struktur war die österreichische Wirtschaft in hohem Maße auf die Einfuhr aus dem Ausland angewiesen. Aus valutapolitischen Gründen mußte aber mit allen Mitteln getrachtet werden, das Passivum der Handelsbilanz zu vermindern. Die internationale Verbundenheit der österreichischen Wirtschaft und der Erfolg dieser Bestrebungen kommen in folgenden Ziffern der Handelsbilanz zum Ausdruck:

Im Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Passivum
	Millionen Schilling		
1929	3255	2173	1082
1937	1454	1217	237

Wie aus diesen Ziffern hervorgeht, gelang es allerdings, das Handelsbilanzpassivum in bedeutendem Maße zu verringern, jedoch nur durch eine katastrophale Schrumpfung des gesamten Volumens sowohl der Einfuhr als auch der Ausfuhr. Diese Schrumpfung des internationalen Güterverkehrs wäre nicht so bedenklich gewesen, wenn gleichzeitig der Binnenverkehr zugenommen hätte. Daß dies nicht der Fall war, erhellt am deutlichsten daraus, daß sich der gesamte Güterverkehr der Ö. B. B. (Binnenverkehr, Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhrverkehr) vom Jahre 1929 bis zum Jahre 1936 mengenmäßig um 37 % und einnahmemäßig um 40 % verminderte. Diese Schrumpfung des gesamten Güterverkehrs war ein nicht mißzuverstehendes Spiegelbild der Arbeitslosigkeit und der Verelendung der großen Masse der Bevölkerung. Erst im Jahre 1937 besserten sich die Verhältnisse ein wenig, weil der Aufschwung der Wirtschaft anderer Staaten es einzelnen österreichischen Industriezweigen, insbesondere der Schwerindustrie, vorübergehend ermöglichte, auf (teilweise ferngelegenen) Märkten Fuß zu fassen, die in normalen Zeiten von der Industrie anderer Staaten beherrscht werden. Im Jahre 1937 steigerte sich der Binnenverkehr gegenüber dem Jahre 1936 um rund 8 % und das Verhältnis des Binnenverkehrs zum internationalen Verkehr, das im Jahre 1936 70 % : 30 % stand, verschob sich auf 64 % :

36 %. Die Einfuhr steigerte sich (zum erstenmal seit dem Jahre 1929) und zwar um rund 15 %, und die Ausfuhr, die schon seit dem Jahre 1932 andauernd gewachsen war, um rund 30 % gegenüber dem Vorjahr. Ausgesprochen im Zeichen der Konjunktur stand die Entwicklung, die der Durchfuhrverkehr im Jahre 1937 nahm. Die Anzahl der durch Österreich beförderten Wagenladungen steigerte sich um rund 80 %. Mehr als die Hälfte der Mehreinnahmen, die das Jahr 1937 gegenüber dem Jahre 1936 den Ö. B. B. brachte, war auf Konto Durchfuhrverkehr zu buchen. Die Wichtigkeit des Durchfuhrverkehrs für die Ö. B. B. geht daraus hervor, daß die Güterverkehrseinnahmen seit Jahren zu ungefähr 17 % aus dem Durchfuhrverkehr resultierten.

Schon gegen Ende des Jahres 1937 zeigte sich aber deutlich die außerordentlich große Krisenempfindlichkeit der österreichischen Wirtschaft. Jedes Sinken der Kurve der Weltkonjunktur hatte die Folge, daß die österreichische Wirtschaft als erste aus dem internationalen Güteraustausch ausgeschaltet wurde. Im Zeitalter der Autarkie kann ein Kleinstaat, der eine so unausgeglichene wirtschaftliche Struktur besitzt wie Österreich sie besaß, nur existieren, wenn er einen großen Teil seiner Bevölkerung und insbesondere seine Jugend dem trostlosen Schicksal dauernder Arbeitslosigkeit überläßt.

Die zentrale Lage Österreichs und die eben geschilderte Wichtigkeit des internationalen Güterverkehrs für die österreichische Wirtschaft lassen es begreiflich erscheinen, daß die Ö. B. B. den größten Wert auf die Schaffung und Ausgestaltung internationaler Gütertarife legen mußten. Die Ö. B. B. waren an nicht weniger als 40 Gütertarifverbänden beteiligt. Da die eigene Tarifkraft nicht ausreichte, bemühten sich die Ö. B. B., den Interessen der heimischen Wirtschaft dadurch zu dienen, daß sie bei den Verhandlungen über die Erstellung internationaler Verbandsfrachtsätze versuchten, andere Bahnverwaltungen (teilweise durch Kompensationen analoger Art) zur Gewährung ermäßigter Verbandseinrechnungsanteile zu veranlassen. Beispielsweise wurden mit den italienischen und französischen Bahnverwaltungen Vereinbarungen getroffen, die die Ausfuhr von Holz aus Österreich erleichterten. In dem Abkommen betreffend die direkten Gütertarife zwischen der Republik Österreich und dem Königreich Italien vom 24. März 1925 wurden von den Italienischen Staatsbahnen eine 10 %ige Ermäßigung für österreichische landwirtschaftliche Maschinen, Packpapier, gewisse Eisenwaren und Schnittholz und eine 5 %ige Ermäßigung für Zellulose und Kaolin zugestanden. Bei der Schaffung des österreichisch-französischen Schnittholztarifes und des österreichisch-französischen Grenztarifes haben die schweizerischen Bundesbahnen und

die Deutsche Reichsbahn dem Antrag der Ö. B. B. entsprechend besonders ermäßigte Einrechnungsanteile für die wichtigsten österreichischen Ausfuhrgüter gewährt.

Ein wichtiges Kapitel in der ganzen wirtschaftlichen Struktur Österreichs bildet der Überseeverkehr. Unmittelbar nach Beendigung des Krieges war dieser Überseeverkehr ausschließlich auf die Einfuhr von Lebensmitteln — zur Hauptsache Brotgetreide — abgestellt gewesen, um vor allem die bestehende Not zu beseitigen. Allmählich begann dann auch der Import von Rohstoffen, um industrielle Unternehmungen wieder in Betrieb setzen zu können; an überseeischen Export konnte selbstverständlich in der ersten Nachkriegszeit nicht gedacht werden. Was nun die tarifarische Seite des Überseeverkehrs anbelangt, so war Österreich durch den Friedensvertrag von Saint-Germain verpflichtet worden, auf seinen eigenen Linien die vor dem Kriege für den Verkehr der adriatischen Häfen und der Schwarzenmeerhäfen bestandene Art der Tarifbildung aus dem Gesichtspunkt ihres Wettbewerbs mit den deutschen Nordseehäfen aufrecht zu erhalten. Auf Grund dieser Verpflichtung wurde italienischerseits sofort die Ausarbeitung des vor dem Kriege bestandenen adriatischen Tarifs verlangt. Nach vielfachen Verhandlungen konnte der erste adriatische Tarif mit Österreich Anfang 1921 zur Ausgabe gebracht werden, der in der Folge immer besser ausgestaltet und den neuen wirtschaftlichen Bedürfnissen Österreichs angepaßt wurde.

Im Verkehr mit den deutschen Seehäfen bestand kein direkter Tarif, sondern erfolgte die Frachtberechnung von Bahn zu Bahn, wobei auch seitens der Deutschen Reichsbahn damals im Wettbewerb gegen Triest bald Tarifermäßigungen gegeben wurden. Der immer mehr an Schärfe zunehmende Wettbewerb zwischen den deutschen Seehäfen und den adriatischen Häfen veranlaßte schließlich die beteiligten Verwaltungen, sich an den Verhandlungstisch zu setzen; nach langwierigen Verhandlungen kam dann — nachdem es sich hierbei nicht nur um Österreich, sondern auch um die Tschechoslowakei handelte — eine Kompromißlösung, die sogenannte Münchner Vereinbarung, zustande, bei welcher Österreich als ein für Triest präferent zu behandelndes Gebiet erklärt wurde. Die Frachtgestaltung mit den deutschen Seehäfen auf dem durchgehenden Bahnweg wurde in Einhaltung bestimmter perzentueller Höherhaltungsspannen gegenüber den Triester Frachtsätzen vereinbart, während der kombinierte deutsch-österreichische Seehafen-Donau-Umschlagtarif die Parität mit den Triester Sätzen einhalten durfte. Nachträglich wurde diese Parität bei österreichischen Binnenbahnhöfen zugunsten von Triest abgeschwächt. Die Ö. B. B. selbst mußten sich aber

in der Münchner Vereinbarung verpflichten, beide Hafengruppen paritätisch, d. h. also bei den Ermäßigungen, die sie zur Verfügung stellten, gleichmäßig zu behandeln.

Auf Grund dieser tarifarischen Regelung entwickelte sich ein reger Überseeverkehr Österreichs, der nur durch die wirtschaftlichen Krisenverhältnisse Rückschläge erfuhr, sich aber im Jahre 1937 einer ganz besonderen Steigerung erfreuen konnte.

Nachstehend seien einige Ziffern für den österreichisch-adriatischen und deutsch-österreichischen Seehafenverkehr (aber nur auf dem durchgehenden Bahnweg) angeführt:

Österreichisch-Adriatischer Verkehr

1935	1936	1937
710 727 t	619 144 t	945 553 t

Der Rückgang im Jahre 1936 ist auf die Sanktionen gegen Italien zurückzuführen; die Steigerung 1937 gegen 1935 beträgt 33 %.

Deutsch-Österreichischer Seehafenverkehr

1935	1936	1937
172 543 t	222 720 t	259 481 t

Die Steigerung im Jahre 1936 ist gleichfalls auf die Sanktionen gegen Italien zurückzuführen; die Zunahme des Verkehrs von 1937 gegen 1935 beträgt 50 %.

Bezüglich des deutsch-österreichischen Seehafen-Donau-Umschlagverkehrs stehen keine genauen Daten zur Verfügung, doch dürfte dieser schätzungsweise etwa die Hälfte des durchgehenden Bahnverkehrs betragen.

Außer diesen Seehafenverkehren war aber die österreichische Wirtschaft bemüht, auch frachtliche Unterstützung beim Import und Export über belgische und niederländische Seehäfen zu finden, und über dringendes Verlangen österreichischer Wirtschaftskreise wurden in den allerletzten Jahren Seehafentarife mit den belgischen und niederländischen Häfen zur Einführung gebracht. Auf Grund besonderer Vereinbarungen mit den italienischen und jugoslawischen Staatsbahnen wurde auch ein Seehafentarif mit den jugoslawischen Seehäfen eingeführt, der dem österreichisch-adriatischen Tarif angepaßt ist und vereinbarungsgemäß äußerst den Triester Frachtsätzen gleich sein kann.

An Wettbewerbstarifen, an denen aber die ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen nicht beteiligt waren, stehen den österreichischen Verfrachtern der Donau-Orient-Tarif (durchgehender Tarif der Donauschiffahrtsgesellschaften und der rumänischen Seeschiffahrt im Verkehr mit der Levante) sowie der tschechoslowakisch-polnische See-

hafentarif im Verkehr mit Gdingen zur Verfügung. Über die mengenmäßige Ausnutzung dieser letztgenannten Tarife stehen keine Daten zur Verfügung.

Zum Schluß ein kurzer Ausblick auf die Zukunft:

Die Eingliederung der österreichischen Wirtschaft in den großdeutschen Raum und die Verwirklichung der gigantischen Pläne des Wiederaufbaues der österreichischen Wirtschaft werden sicherlich eine ungeheure Steigerung der Produktion und damit verbunden auch des Konsums zur Folge haben und auf den Eisenbahngüterverkehr außerordentlich befruchtend wirken. Hinzu kommt noch die bedeutende Erhöhung der tarifpolitischen Kraft der Reichsbahn infolge der Verlängerung ihrer Linien bis zur ungarischen, jugoslawischen und italienischen Grenze. Sie wird sich zweifellos auch auf die Entwicklung der Verkehrseinnahmen günstig auswirken.

Trotz der freudigen inneren Erregung, die die historischen Ereignisse der letzten Monate in uns Österreichern hervorriefen und die uns immer noch gefangen hält, muß auch der Sinn für Realitäten zu seinem Recht kommen. Wir sind uns dessen bewußt, daß die bevorstehende Durchrechnung des deutschen Frachtsatzzeigers, die Auflassung der virtuellen Zuschläge und die Einbeziehung von Lokalbahnen in das durchgerechnete Netz mit finanziellen Opfern verbunden sein werden. Diese Opfer werden aber sicherlich durch die Steigerung des Binnenverkehrs und der Wettbewerbskraft der gesamten Reichsbahn bei weitem aufgewogen werden, so daß wir mit voller Zuversicht der weiteren Entwicklung entgegensehen können.

Die Lage der privaten Eisenbahnen im Lande Österreich.

Von

Ministerialrat Dr. Fritz Sauter,
Abteilungsvorstand im Ministerium für Wirtschaft und Arbeit in Wien.

Nach österreichischem Eisenbahnrecht gliedern sich die Eisenbahnen in öffentliche und nicht öffentliche.

Zwischen diesen zwei Gruppen steht ein den praktischen Bedürfnissen Rechnung tragendes, im Altreiche jedoch unbekanntes Gebilde, die sogenannten beschränkt-öffentlichen Eisenbahnen.

Die Wesensart und der besondere Zweck dieser Kategorie von Bahnen ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Die öffentlichen Eisenbahnen stehen in Österreich entweder im Eigentum des Bundes oder Privater, zu denen in diesem Sinne übungsgemäß auch die Ländern oder Gemeinden gehörigen Eisenbahnen zählen.

Die Entstehung des Bundesbahnnetzes geht auf Gesetze oder Einlösungsakte zurück.

Zum Bau und Betrieb einer öffentlichen Privatbahn ist nach dem österreichischen Eisenbahnkonzessionsgesetz die Erteilung einer besonderen Bewilligung der Staatsverwaltung — der Konzession — erforderlich, die auf eine Reihe von Jahren (60—90, aber auch darüber) erteilt wird.

Das Unterscheidungsmerkmal zwischen Bundesbahnen und Privatbahnen liegt daher — wohl gemerkt — in der Eigentumszugehörigkeit, nicht etwa in der Betriebsführung, denn es gibt in Österreich eine ganze Reihe von den Bundesbahnen betriebener Privatbahnen, eine Einrichtung, die meines Wissens dem Altreiche fremd ist und auf deren Gründe ich noch zurückkomme.

Dem Rechtsakte der Konzessionserteilung, der ein genau geregeltes Verwaltungsverfahren vorangeht, liegt der Gedanke zugrunde, daß der Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, ein staatliches Hoheitsrecht ist, und daß ein anderer nur dann Eisenbahnen bauen und betreiben kann, wenn ihm die Ausübung dieser Rechte im Wege einer besonderen Bewilligung überlassen wird.

Die Konzession selbst nebst ihren ergänzenden Bestimmungen regelt die Rechte und Pflichten des Konzessionsträgers bis ins kleinste Detail. Von besonderer Wesenheit sind hierbei die Bestimmungen über das staatliche Einlösungs- und Heimfallsrecht, welche beiden Begriffe

sich aus dem früher erwähnten staatlichen Eisenbahn-Regal ableiten lassen.

Bis etwa zur Mitte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war in Österreich das Privatbahnsystem vorherrschend, und erst von da ab setzte eine Ära der Eisenbahnverstaatlichung ein, deren größte Etappe in den Jahren 1906—1910 durch Erwerbung mehrerer bedeutender privater Hauptbahnen abgeschlossen wurde.

Im Jahre 1928 ist in Österreich ein neues Privatbahn-Einlösungsgesetz erlassen worden, auf Grund dessen bisher rund 20 österreichische Privatbahnen mit rund 1100 km Länge verstaatlicht worden sind.

Außerdem sind seither einige Eisenbahnlinien mit überlebten Anlageverhältnissen und von geringerer Verkehrsbedeutung stillgelegt und die hierfür erteilten Konzessionen für erloschen erklärt worden.

Immerhin gibt es noch heute in Österreich die verhältnismäßig stattliche Anzahl von 75 konzessionierten Privatbahnen mit einer Baulänge von rund 2800 km oder rund 38 % der Baulänge der gesamten öffentlichen Eisenbahnen in Österreich, eine Verhältnisziffer, aus der die ganz besondere Bedeutung der Privatbahnen für Österreich erhellt und die im Altreiche auch bei Hinzurechnung der Straßenbahnen des deutschen Rechtes nicht annähernd erreicht wird. Allerdings befindet sich mehr als die Hälfte der österreichischen Privatbahnen im Bundesbahnbetrieb.

Nach der dem Verkehrszwecke angepaßten technischen Ausgestaltung zerfallen die österreichischen Privatbahnen in Hauptbahnen und in Bahnen niederer Ordnung.

Hauptbahnen sind derart ausgerüstete Eisenbahnen, daß sie alle Verkehrszwecke (auch den Schnellzugs- und Transitverkehr) zu erfüllen imstande sind.

Die Bahnen niederer Ordnung werden in Österreich kraft gesetzlicher Terminologie wieder in zwei Gruppen unterteilt, und zwar in Lokalbahnen und in Kleinbahnen.

Diese österreichische Terminologie deckt sich, wie ausdrücklich hervorgehoben sei, keineswegs mit den im Altreiche bestehenden Begriffen der Nebenbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen usw.

Die näheren Begriffsbestimmungen für diese beiden österreichischen Gruppen der Bahnen niederer Ordnung finden wir im sogenannten Lokalbahngesetz vom Jahre 1910.

Hiernach sind Lokalbahnen jene Bahnen, welche bezüglich der technischen Anlage und Leistungsfähigkeit hinter den Hauptbahnen zurückstehen, jedoch den Verkehr in weiterem Umkreise, insbesondere die Zufuhr zu den Hauptbahnen vermitteln und in der Konzessionsurkunde als Lokalbahnen bezeichnet sind.

Kleinbahnen sind solche Bahnen niederer Ordnung, die für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringerer Bedeutung sind, insbesondere jene, die hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln. Zu den Kleinbahnen gehören auch Seilbahnen, Schwebebahnen, gleislose Bahnen und alle eisenbahnähnlichen Transportmittel mit tragender Spur.

Die wichtigsten Daten über Anlage- und Betriebsverhältnisse dieser drei Gruppen von öffentlichen Privatbahnen sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Bemerkenswert ist hierbei vor allem die ziemlich ausgebreitete elektrische Betriebsführung mit Hilfe der heimischen Wasserkräfte.

Wie ferner dieser Anlage zu entnehmen ist, ist in Österreich die Schmalspur ziemlich stark vertreten, was nicht nur mit den gebirgigen Verhältnissen unserer engeren Heimat, sondern auch mit anderen Rücksichten zusammenhängt.

Alle österreichischen Privatbahnen stehen unter der Aufsicht der Eisenbahnbehörde, welche Aufsicht in erster und letzter Instanz durch die Verkehrssektion des Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit im weitesten Umfange gehandhabt wurde.

Diese Aufsicht erstreckte sich auf alle Dienstzweige des Eisenbahnunternehmens und unterstellte alle wichtigen Maßnahmen auf dem Gebiete des Personalwesens, der Bau-, Betriebs- und kommerziellen Angelegenheiten der Genehmigung der Eisenbahnbehörde, die auch eine weitgehende Kontrolle in finanzieller und aktienrechtlicher Hinsicht ausübte.

In letzterer Beziehung möchte ich, als dem deutschen Eisenbahnrechte fremd, ganz besonders auf die Einrichtung der Staats- und Regierungskommissäre hinweisen, die für jede einzelne Unternehmung bestellt werden und gewissermaßen einen verlängerten Arm der Staatsaufsicht darstellen; sie haben hauptsächlich die Einhaltung der gesetzlichen und vereinsrechtlichen Vorschriften und alle Veränderungen des Bahnbestandes unmittelbar zu überwachen und sind sogar mit einem Vetorecht gegenüber gewissen gesellschaftlichen Verfügungen ausgestattet.

Im folgenden sollen die einzelnen Hauptgruppen der österreichischen Privatbahnen näher besprochen werden, wobei die Hauptbahnen und die Kleinbahnen nur kurz gestreift werden mögen, um bei der wohl interessantesten Gruppe der Lokalbahnen etwas länger verweilen zu können.

Von den größeren Hauptbahnen sind die Linien der Südbahngesellschaft, der Wien-Pottendorfer Bahn, der Eisenbahn Wien-Aspang, der Ungarischen Westbahn und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn im Bundesbahnbetriebe, letztere auf Rechnung der Eigentümer.

Auf die Geschicke der Südbahngesellschaft und ihre heutigen sehr verwickelten Rechtsverhältnisse kann in diesem Rahmen nicht näher eingegangen werden.

Die Linien der Eisenbahn Wien-Aspang und der in ihrem Betrieb gestandenen Schneebergbahn sind erst im Vorjahre nach längeren Verhandlungen mit den belgischen Großaktionären dieser beiden Gesellschaften dem Bundesbahnnetze eingegliedert worden.

Im Eigenbetriebe als Hauptbahnen stehen noch die Graz-Köflacher Eisenbahn und der durch die Erwerbung des Burgenlandes angefallene Teil der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Die Kleinbahnen österreichischen Rechtes sind fast durchweg im Betrieb von Gemeinden oder Privaten und unterliegen in der Regel weder dem Einlösungs- noch dem Heimfallsrecht des Staates.

Obwohl rechtlich nach den gleichen Vorschriften behandelt, zerfallen sie in betrieblicher Hinsicht ganz deutlich in folgende Gruppen.

A. Straßenbahnen im wörtlichen Sinne und straßenbahnähnliche Unternehmungen, deren es in den österreichischen Landeshauptstädten und sonstigen Verkehrszentren ungefähr ein Dutzend gibt.

B. Zahnradbahnen von älteren Anlageformen, deren es außer der im Bundesbahnbetriebe stehenden Bergstrecke der Schneebergbahn in Österreich nur noch zwei gibt, die Achenseebahn in Tirol und die auf einen der schönsten Aussichtspunkte der Alpen führende Zahnradbahn von St. Wolfgang auf die Schafbergspitze, welche Bahn vom österreichischen Verkehrsbüro im Zuge seiner Liquidierung der Reichsbahn zum Kaufe angeboten wurde.

C. Die sogenannten Standseilbahnen und endlich

D. die an ihre Stelle getretene ganz moderne Form der hauptsächlich dem Wintersport dienenden Seilschwebebahnen, von denen in Österreich erst vor kurzem ebenfalls das Dutzend voll geworden ist.

Auf die Gruppe der Lokalbahnen übergehend, ist folgendes zu bemerken.

Ähnlich wie meines Wissens hauptsächlich in Bayern hat auch in Österreich um die Jahrhundertwende eine lebhafte Bewegung eingesetzt, um das bestehende Hauptbahnnetz durch Anlage von Nebenbahnen in dem Bahnverkehr noch nicht erschlossener Gebiete von wirtschaftlicher Bedeutung oder hoher landschaftlicher Schönheit weiter zu verästeln.

Diese Bewegung wurde von Seite der Regierung in weitblickender Weise durch die verschiedensten gesetzlichen und Verwaltungsmaßnahmen gefördert.

Durch mehrere Sondergesetze, darunter zuletzt namentlich durch das schon früher erwähnte Lokalbahngesetz vom Jahre 1910, wurden für den Bau und Betrieb von Bahnen niederer Ordnung zum Teil außerordentlich weitgehende Begünstigungen eingeräumt.

Zum näheren Verständnis der Besonderheiten des österreichischen Lokalbahnwesens müssen die wichtigsten dieser Begünstigungen wenigstens kurz gestreift werden.

Vor allem wurden für den Bau, aber auch für die ersten Jahre des Betriebes neuer Lokalbahnen weitgehende Steuer- und Gebührenbegünstigungen gewährt.

Ferner hat die Staatsbahnverwaltung als Anschlußgeber auf die Anrechnung einer Vergütung für die Mitbenutzung ihrer Anlagen und für den durch ihre Organe geleisteten Stationsdienst in den Anschlußbahnhöfen verzichten können.

Hat der Staat solcherart auf ihm selbst zufallende Einkünfte verzichtet, so hat er andererseits wiederholt auch tief in die Tasche gegriffen, um für die Öffentlichkeit wichtige Lokalbahnbauten zu ermöglichen.

Diese finanzielle Beteiligung erfolgte in zweifacher Richtung.

a) Durch Beteiligung an der Beschaffung des für den Bau erforderlichen Kapitals, in der Regel in der Form der Übernahme von Aktien des zu gründenden Unternehmens. Der Staat, der auf diese Weise in den Besitz ziemlich umfangreicher, in der Regel aber wenig wertvoller Aktienpakete gelangt ist, übt seine Aktionärrechte nach rein privatrechtlichen Grundsätzen aus, und zwar durch die von ihm entsandten Regierungsverwaltungsräte, in der Regel verdiente Eisenbahnfachleute.

b) Durch Gewährung einer Reinertragsgarantie oder Stundung der Betriebskosten. Da die meisten dieser mit staatlicher Hilfe finanzierten Lokalbahnen nach den angestellten Rentabilitätsberechnungen schon von vornherein zur dauernden Passivität verurteilt waren, mußte sich der Staat dazu entschließen, auch den Betrieb solcher Lokalbahnen finanziell sicherzustellen.

Zu diesem Zweck übernahm er eine gesetzliche Bürgschaft für die Deckung des sich ergebenden Ausfalles, unter Umständen auch für eine Deckung des Kapitaldienstes, oder er sicherte, was im Wesen auf das gleiche herauskommt, dem Konzessionsträger eine Stundung der Betriebskosten im erforderlichen Ausmaße zu.

Hier drängt sich die Frage auf, warum der Staat derartige Lokalbahnen nicht überhaupt selbst gebaut und betrieben hat. Die Erklärung ist darin zu suchen, daß der Staat derartige Bahnen im öffentlichen Verkehrsinteresse und zur Hebung der Steuerkraft der von ihnen durchzogenen Gebiete wohl fördern, andererseits aber auch das von Ländern, Gemeinden und Privaten aufgebrachte Kapital zur Finanzierung in Form einer Aktiengesellschaft mit heranziehen wollte.

Da der Staat zu keinem anderen Betriebsführer größeres Vertrauen haben konnte als zu sich selbst, wurden grundsätzlich die solcherart geschaffenen neuen Lokalbahnen von vornherein auf Grund von Betriebsverträgen in die staatliche Betriebsführung für Rechnung der Eigentümer übernommen.

Dieser Umstand bringt die Erklärung für die auffallende Tatsache, daß sich in Österreich so viele privaten Aktiengesellschaften gehörige Eisenbahnen in der Betriebsführung der Bundesbahnen befinden.

Die Ausfälle dieser Betriebsführung wurden den Bundesbahnen bisher vom Bunde ersetzt und erforderten einen Aufwand von jährlich ungefähr drei Millionen Schilling. Diese Leistungen sind auf den allfälligen Einlösungspreis anrechenbar.

Über die verschiedenartige rechtliche Struktur der von den Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsverträge gibt die Tabelle Anlage 3 näher Aufschluß.

Bei diesem Punkte angelangt, möchte ich den Begriff der sogenannten Pachtbahnen näher erläutern.

Verschiedene Haupt- und Lokalbahnen sind im Laufe der Jahre von den Bundesbahnen gegen eine feste Jahresrente auf Konzessionsdauer gepachtet worden, das Unternehmerrisiko ist somit bei diesen Bahnen auf den Betriebsführer übergegangen.

Diese Form der Übernahme ist zwar keine Verstaatlichung, in ihrer praktischen Wirkung kommt sie aber einer Einlösung sehr nahe, besonders wenn der Pächter vertragsgemäß nicht nur über den Betrieb, sondern auch über die Substanz der Bahn nahezu vollkommen frei verfügen kann, ohne daß der Eigentumsgesellschaft ein Einspruchsrecht zusteht.

Dies trifft namentlich für das gesamte österreichische Südbahnnetz, seit kurzem auch für das Netz der Eisenbahn Wien-Aspang zu.

Die Höhe der Pachtrente schwankt je nach Vorgeschichte und Zweck der Pachtung zwischen ganz geringen Beträgen für die formale Fortführung der Gesellschaft und recht ansehnlichen Summen für den Dienst der von diesen Gesellschaften ausgegebenen Aktien oder Schuldverschreibungen.

Der kommerzielle Ertrag der einzelnen Pachtbahnen läßt sich nicht ermitteln, da für diese Kategorie von Privatbahnen von den Bundesbahnen keine eigene Rechnung gelegt wird.

Die von den Bundesbahnen im Gegensatz zu den Pachtbahnen auf Rechnung der Eigentümer geführten Lokalbahnen sind, soweit sie Garantie- oder Stundungsbahnen sind, durchwegs passiv.

Was nun den Betriebserfolg der finanziell noch als selbständig zu betrachtenden Privatbahnen betrifft, sei auf die Anlage 4 verwiesen, die die Geschäftsergebnisse aller österreichischen Privatbahnen mit Ausnahme einzelner Pachtbahnen in den letzten vier Jahren bis 1936 einschließlich umfaßt.

Im allgemeinen kann gesagt werden, daß der Betriebserfolg der finanziell selbständigen Privatbahnen etwa seit 1928 sich in absteigender Linie befindet.

Die Ursache dieser Erscheinung ist außer in den Folgen der Kriegs- und Nachkriegszeit vorwiegend im Rückgange der Wirtschaft und in der Zunahme der Kraftwagenkonkurrenz zu erblicken.

Erfreulicherweise zeigt sich für das Jahr 1937, soweit Angaben hierfür schon vorliegen, eine leichte Besserung gegenüber 1936.

Leider hat sich jedoch in den letzten Jahren gezeigt, daß auch einige selbständige Bahnunternehmungen, die bisher einer staatlichen Hilfe kaum irgendwie bedurften, unter die Schwelle der Existenzmöglichkeit gesunken sind und vor der Frage der Betriebseinstellung standen. Solche Bahnen gab es namentlich in den westlichen Bundesländern, in denen der Ausfall des deutschen Reiseverkehrs besonders fühlbar war.

Hier mußte auch ohne Bestehen irgendeiner Ausfallshaftung im öffentlichen Interesse eine staatliche Subventionspolitik einsetzen, zumal sich ein anderer Geldgeber für diese von größeren Schuldenlasten bedrückten Bahnen kaum fand.

Noch heute werden die beiden im Privatbetriebe stehenden Salzburger Privatbahnunternehmungen, das sind die Salzkammergut-Lokalbahn und die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, fortlaufend vom Staat subventioniert. Erfreulicherweise zeigt sich seit dem Anschluß an das Reich auch bei diesen beiden Bahnen bereits eine deutlich fühlbare Besserung.

Ich glaube damit einen wenigstens allgemeinen Überblick über die ziemlich verwickelten Verhältnisse und die wirtschaftlich wenig befriedigende Lage der österreichischen Privatbahnen gegeben zu haben.

Auf einzelne Besonderheiten der Lokalbahnen sei noch besonders aufmerksam gemacht.

Ähnlich wie mit den Bundesbahnen, haben einzelne Privatbahngesellschaften auch mit anderen Betriebsunternehmern Betriebsverträge abgeschlossen, so daß wir hier zwar von einem Privatbetriebe, jedoch von keinem Eigenbetriebe sprechen können.

So betreibt das Land Steiermark, das selbst Konzessionär einer Lokalbahn ist, sieben andere private Lokalbahnen, an denen es auch durch Aktienbesitz beteiligt ist.

In Oberösterreich betreibt die Bau- und Betriebsunternehmung Stern & Hafferl, die selbst nicht Trägerin einer Eisenbahnkonzession ist, ein ganzes Netz von Lokalbahnlinien, darunter sogar eine den Bundesbahnen gehörige Strecke.

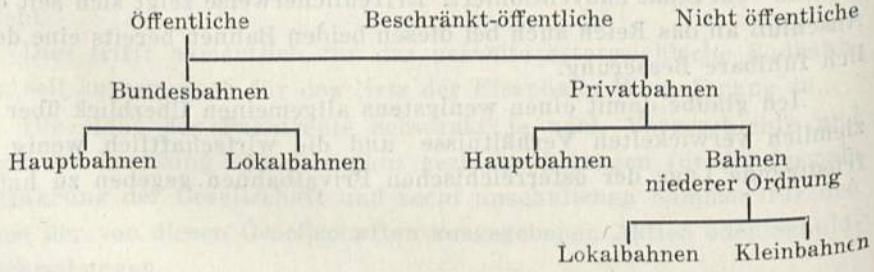
Besonders bemerkenswert sind vielleicht die oststeirischen Linien, die neben der Hauptstrecke der Südbahn eine zweite Eisenbahnverbindung von Wien nach Graz darstellen und die Verbindung zum mittleren Burgenlande vermitteln. Dieser ganze Linienzug besteht aus sechs aneinander anschließenden Privatbahnen mit eigenen Tarifbarêmen.

Von den bei der Angliederung des Burgenlandes vorgefundenen ungarischen Privatbahnlinien wurden einige durch Vertrag oder Schiedsspruch in das Bundeseigentum übernommen, die übrigen mit österreichischen Konzessionen ausgestattet. Die privaten Eisenbahnlinien des mittleren Burgenlandes wurden in den Bundesbahnbetrieb übernommen, zwei Linien im nördlichen Burgenlande befinden sich noch im Privatbetriebe.

Abschließend darf wohl die Behauptung aufgestellt werden, daß die vor Jahrzehnten von der öffentlichen Verwaltung Österreichs erkannte Bedeutung des Privatbahnwesens im Rahmen der Volkswirtschaft trotz dem technischen Aufschwung des Verkehrs noch nicht verlorengegangen ist, und daß es daher auch weiterhin Aufgabe einer weitblickenden Verkehrsverwaltung sein muß, die Lebensbedingungen dieser Verkehrsunternehmungen im Rahmen des gesamten österreichischen Verkehrswesens nach Möglichkeit zu erhalten.

Anlage 1

Gliederung der österreichischen Eisenbahnen.



Beschränkt-öffentliche Eisenbahnen.

Beschränkt-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, auf denen aber nach den Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Handel und Verkehr vom 27. Dezember 1928, BGBl. Nr. 3 aus 1929, über Ansuchen des Inhabers auf Grund besonderer Bewilligung der Eisenbahnaufsichtsbehörde bestimmte Personen oder einzelne genau umschriebene Gruppen von Personen befördert werden dürfen, die mit dem Betrieb einer solchen Eisenbahn oder mit dem Unternehmen, dem sie dient, in Beziehung stehen. Unter gewissen Voraussetzungen ist auch die Beförderung von Gütern zugelassen.

Anlage 2

Baulängen der österreichischen Eisenbahnen.

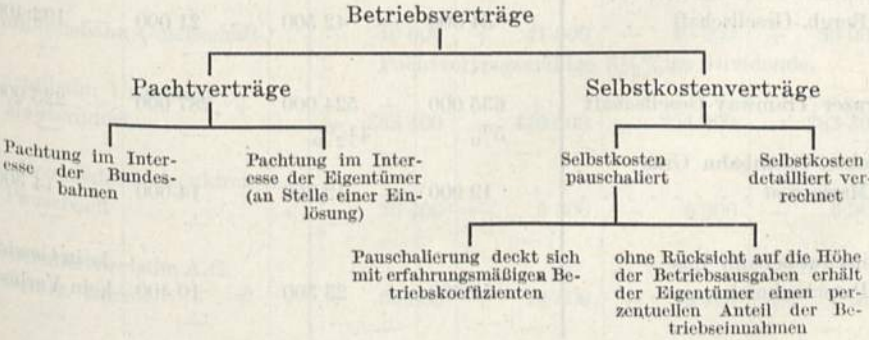
Bundesbahnen	4 390 km
Privatbahnen	2 777 „
zusammen	7 167 km

Baulängen der österreichischen Privatbahnen.

	Hauptbahnen	Lokalbahnen	Kleinbahnen	zusammen
Gesamtlänge	989 km	1 324 km	465 km	2 778 km
hiervon				
elektrisch betrieben	116 „	273 „	422 „	811 „
schmalspurig	—	527 „	70 „	597 „
hiervon im Betrieb der Bundesbahnen				
a) auf eigene Rechnung	882 „	291 „	—	1 173 „
b) auf Rechnung der Eigentümer	15 „	395 „	—	410 „
zusammen	897 km	686 km	—	1 583 km
somit im Privatbetriebe	91 „	638 „	465 „	1 194 „

Anlage 3

Die verschiedenen Kategorien der von den Bundesbahnen abgeschlossenen Betriebsverträge.



Anlage 4

Geschäftsergebnisse der Österreichischen Privatbahnen.

Jahresgewinn + (Jahresverlust —) in Schilling, Dividenden in %.

	1933	1934	1935	1936
Achenseebahn-Gesellschaft . .	— 47 000	— 2 000	— 15 000	— 3 000
	—	—	—	—
Elektr. Bahn Dornbirn—Lustenau	— 15 600	— 21 800	+ 11 000	— 5 000
	—	—	—	—
Westungarische Lb. Aktien-Ges.	+ 3 800	+ 3 800	+ 3 800	+ 3 800
	—	—	—	—
	feststehender Einnahmenanteil			
Lokalbahn Ebelsberg—St. Florian	— 270	— 2 370	— 3 500	— 4 700
	—	—	—	—
Localbahn Fehring—Fürstenfeld	+ 12 800	+ 19 300	+ 14 400	+ 11 900
	$3^1/_3$%	4%	$2^2/_3$%	2%
	nur für die Prioritätsaktien			
Lokalbahn Feldbach—Bad Gleichenberg	— 87 000	— 79 000	— 53 000	— 51 000
	—	—	—	—
Lokalbahn Fürstenfeld—Hartberg.	—1 296 000	— 979 000	— 998 000	—1 073 000
	4%	4%	4%	4%
	trotz Verlust garantierte Prioritätsaktiendividende			
Localbahn Gleisdorf—Weiz .	— 108 856	— 94 135	— 36 400	— 59 400
	—	—	—	—
Gmundener Electr.-Actien-Gesellschaft	— 21 078	— 13 387	— 14 410	— 15 847
	—	—	—	—
Lokalbahn Gmunden—Vorchdorf	— 4 800	— 500	— 750	— 9 195
	—	—	—	—
Graz-Köflacher Eisenb.- u. Bergb.-Gesellschaft	+ 54 500	— 42 500	— 21 000	— 192 400
	—	—	—	—
Grazer Tramway-Gesellschaft	+ 635 000	+ 524 000	+ 287 000	+ 225 000
	5%	$4^1/_2$%	—	—
Elektr. Kleinbahn Graz—Mariatrost	+ 19 900	+ 12 700	+ 14 000	+ 14 300
	—	—	—	—
Seilschwebebahn Igls—Patscherkofel	— 14 200	— 23 300	+ 10 400	ke in Gewinn kein Verlust
	—	—	—	—

	1933	1934	1935	1936
Localbahn Innsbruck—Hall i. T.	+ 44 100	+ 45 000	+ 45 000	+ 45 500
	—	—	—	—
Innsbrucker Nordkettenbahn	— 354 000	— 398 000	— 346 000	+ 85 000
	Gemeindebetrieb, keine Aktiengesellschaft			
Kanzelbahn-A.G.	— 69 900	— 79 400	— 65 000	+ 303 170
	—	—	—	
Bergbahn A.G., Kitzbühel . .	+ 121 000	+ 89 000	+ 152 000	+ 121 000
	5% Prior. A.	5% Prior. A.	5% Prior. A.	5% Prior. A.
	4% Stamm. A.	4% Stamm. A.	4% Stamm. A.	5% Stamm. A.
Elektr. Kleinbahn in Klagenfurt u. Umgeb.	— 86 000	— 83 000	— 138 000	— 148 000
	keine Aktiengesellschaft. Gemeindebetrieb.			
Lb. Lambach—Vorchdorf-Eggenberg	— 99 314	— 99 314	— 99 314	— 99 314
	—	—	—	—
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	+ 140 000	+ 155 000	+ 190 000	+ 208 000
	5%	6%	7%	8%
Elektrizitäts- und Straßenbahn-Ges. Linz	+ 473 000	+ 516 000	+ 518 000	+ 701 000
	3%	3%	3%	4%
Lb. Linz—Eferding—Waizenkirchen	— 9 900	— 17 250	— 22 150	— 15 130
	—	—	—	—
Lb. Mixnitz—St. Erhard . . .	— 51 000	—	— 600	+ 3 600
	—	—	—	—
A.G. Montafonerbahn Bludenz—Schruns	— 6 000	— 22 600	— 43 000	— 32 500
	—	—	—	—
Mühlkreisbahn-Gesellschaft. .	+ 40 000	+ 41 000	— 40 500	+ 33 000
	Pachtvertragsmäßige 3½%ige Dividende.			
Murtalbahn Unzmarkt—Mauterndorf	— 288 400	— 420 400	— 254 500	— 283 300
	—	—	—	—
Lb. Neumarkt-Weizenkirchen—Peuerbach	— 36 400	— 5 500	— 5 300	— 6 900
	—	—	—	—
Neusiedler-Seebahn A.G. Österr. Linie	+ 30 000	+ 24 800	+ 29 700	+ 5 600
	—	—	—	—

	1933	1934	1935	1936
Kleinbahn Bad Neusiedl am See—Neusiedlersee	— 760 000	— 2 000	noch nicht bekannt	
	keine Aktiengesellschaft. Gemeindebetrieb.			
Seilschwebebahn der Marktgemeinde Obervellach	— 48 000	— 45 000	— 37 000	— 41 000
	keine Aktiengesellschaft.			
Österreichische Bergbahnen A.G.	+ 14 000	+ 5 000	+ 4 500	+ 8 900
	1%	—	—	—
Lokalbahn Payerbach—Hirschwang	+ 9 800	+ 29 000	+ 27 400	+ 22 000
	—	—	—	—
Lokalbahn Peggau—Übelbach	— 52 000	— 48 500	— 82 000	— 75 000
	—	—	—	—
Pfänderbahn A.G.	— 44 000	— 30 800	— 37 500	+ 5 600
	—	—	—	—
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Österr. Linie	+ 35 000	+ 97 000	+ 10 500	— 121 000
	—	—	—	—
Lokalbahn Reutte—Schönbichl	— 87 000	— 74 900	— 88 000	— 79 300
	—	—	—	—
Lokalbahn Ruprechtshofen—Gresten	— 289 600	— 316 600	— 291 600	— 319 000
	—	—	—	—
Elektr. Kleinbahnlinien im Gebiete d. Stadt Salzburg	— 84 000	noch nicht bekannt		
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	— 165 000	— 351 000	— 227 000	— 281 000
	—	—	—	—
Salzkammergut-Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft	Rechnungsabschlüsse liegen noch nicht vor, der jährliche Jahresverlust beträgt rd. 300 000 S.			
Österr. Verkehrsbüro Ges. m. b. H. (Schafbergbahn)	— 55 000	— 49 000	— 48 000	— 53 000
	—	—	—	—
Schloßberg-Bahn-Gesellschaft in Graz	— 1 200	— 840	+ 840	+ 600
	—	—	—	—
Schmittenhöhebahn A.G.	— 31 000	— 23 000	+ 33 000	+ 41 000
	—	—	5%	5%

	1933	1934	1935	1936
Actien-Gesellschaft d. Schneebergbahn	+ 10 800	+ 69 000	+ 61 400	+ 39 200
	—	—	—	—
Localb. Schwarzenau—Zwettl.	— 532 000	— 481 000	— 500 000	— 540 000
	—	—	—	—
Schwebebahnen-Aktiengesellschaft	— 54 600	— 39 700	— 36 200	— 42 200
	—	—	—	—
Steiermärkische Landesbahnen Linie Kapfenberg—Au-Seewiesen	— 162 000	— 180 000	— 138 000	— 171 000
Steinamanger-Pinkafelder Localbahn-Aktienges.	+ 28 000	+ 27 700	+ 25 000	+ 26 000
	—	—	—	—
Steyrtalbahn-Gesellschaft	— 174 300	— 149 000	— 114 000	— 121 000
	—	—	—	—
St. Pöltner Straßenbahn-Aktiengesellschaft	+ 25 100	+ 13 000	+ 16 000	+ 16 600
	—	—	—	—
Aktiengesellschaft Stubaitalbahn	— 62 000	— 60 000	— 18 000	— 10 000
	—	—	—	—
Sulmtalbahn	— 114 000	— 173 000	— 85 000	— 78 000
	—	—	—	—
Traunseer Schiffahrt- u. Seilschwebebahnen Ges. m. b. H. in Ebensee	— 156 000	— 63 000	— 35 800	— 43 000
	—	—	—	—
Lokalbahn Unterach-See	— 4 200	— 260	— 200	— 1 780
	—	—	—	—
Lokalbahn Vöcklamarkt—Attersee	+ 440	— 60	— 293	— 637
	—	—	—	—
Lokalbahn Weiz—Birkfeld	— 155 000	— 195 000	— 116 000	— 158 000
	—	—	—	—
Welser Lokalbahn-Gesellschaft	+ 1 136	+ 6 970	— 2 200	— 935
	—	—	—	—
Eisenbahn Wien—Aspang	— 520 000	— 340 000	— 331 000	— 670 000
	—	—	—	—

keine Aktiengesellschaft.

	1933	1934	1935	1936
Gemeinde Wien-städtische Straßenbahnen	—15 309 000	—3 505 000	—4 674 000	—5 603 000
Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen . . .	+ 63 200 —	+ 206 700 2½% Prior.	+ 236 700 3% Prior. A.	+ 1 200 —
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	+ 67 000 5½%	+ 83 800 6%	+ 99 000 7½%	+ 89 000 7½%
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf)—Ebenfurt . .	+ 355 400 11%	+ 343 800 16%	+ 342 300 17%	+ 211 500 15%
Elektr. Kleinbahn Station Ybbs—Kemmelbach—Stadt Ybbs	— 400	— 6 Gemeindebetrieb	noch nicht bekannt	
Zillertalbahn	— 145 000 —	— 199 000 —	— 1 000 —	+ 10 700 —
Zugspitzbahn A.G.	— 530 000 —	— 441 000 —	— 462 000 —	— 430 000 —

Die Leistungen der Deutschen Reichsbahn nach dem Geschäftsbericht 1937.

Die Deutsche Reichsbahn ist nach der Erklärung des Führers und Reichskanzlers in der Reichstagssitzung vom 30. Januar 1937 von den letzten internationalen Bindungen befreit und restlos unter die Hoheit des Reichs gestellt worden. Hiernach hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 mit Beendigung des Geschäftsjahres 1936 zu bestehen aufgehört. Das Gesetz bestimmt, daß die Deutsche Reichsbahn als Sondervermögen des Reichs unmittelbar vom Reich verwaltet und geleitet wird. Der Reichsverkehrsminister nimmt die Aufgaben des Generaldirektors, ein Staatssekretär und Ministerialdirektoren nehmen die Aufgaben der übrigen Vorstandsmitglieder wahr. An die Stelle des Verwaltungsrats ist ein Beirat getreten, der die Aufgabe hat, den Reichsverkehrsminister in grundsätzlichen und wichtigen Fragen zu beraten.

Der gewaltige Aufschwung, den das deutsche Wirtschaftsleben im Jahre 1937 durch Einsatz aller Kräfte im Rahmen des Vierjahresplans erfuhr, brachte der Deutschen Reichsbahn eine überaus starke Verkehrssteigerung. Der Reichsbahn, die als größter Auftraggeber bereits in den ersten Jahren nach dem Umbruch wesentlich zur Belebung und Gesundung der deutschen Wirtschaft beigetragen hatte, erwuchsen aus den neuen wirtschaftlichen Maßnahmen der Reichsregierung, aus der Wiederaufrichtung der Wehrkraft des deutschen Volkes und aus der notwendigen Erweiterung der inländischen Rohstoffgrundlage schwerwiegende Verpflichtungen. Es handelte sich nicht allein um verkehrliche, betriebliche und bauliche Aufgaben zur Bewältigung des Verkehrs, sondern auch darum, die Wirtschaft bei ihrer Umstellung tatkräftig zu unterstützen.

A. Verkehr.

Der Umfang der Verkehrs- und Betriebsleistungen hat im Geschäftsjahr 1937 in allen Leistungsarten (Personenkilometer, Tariftonnenkilometer, Achs- und Zugkilometer des Personen- und Güterverkehrs) im Vergleich zu 1936 eine so erhebliche Zunahme erfahren, daß der Leistungsumfang des letzten Vorkriegsjahres 1913 erheblich überschritten wurde; sogar der Leistungsumfang des bisher günstigsten Geschäftsjahres 1929 ist durchweg übertroffen worden.

Die Verkehrszunahme des Güterverkehrs beträgt unter Zugrundelegung der arbeitstäglichen durchschnittlichen Güterwagengestellungszahlen gegenüber 1936 8,5 %. Die beförderten Gütermengen sind gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 10,3 %, im öffentlichen Verkehr um 11,9 gestiegen. Bei den Tariftonnenkilometern beträgt die Steigerung insgesamt 12,8 %, im öffentlichen Verkehr 14,0 %. Die mittlere Versandweite ist im Gesamtverkehr von 156 km auf 160 km und im öffentlichen Verkehr von 158 km auf 161 km gestiegen. Die Erträge weisen eine Steigerung von 11,5 % auf. Es wurden 1937 70,1 % der beförderten Gütermengen zu verbilligten Ausnahmetarifen gegenüber 68,6 % in 1936 gefahren. Die Erträge aus den Ausnahmetarifen machten 1937 51,1 % der Güterverkehrserträge gegenüber 47,8 % im Jahre 1936 aus. Der Durchschnittsertrag für 1 Tariftonnenkilometer des Gesamtverkehrs ist demgemäß von 3,73 Rpf. in 1936 auf 3,68 Rpf. in 1937 gesunken.

Werden die Verkehrsleistungen und die daraus erzielten Erträge im Jahre 1929 zum Vergleich herangezogen, so ergibt sich, daß dem um 4 % höheren Leistungsergebnis an Tonnenkilometern 15,7 % Ertragsminderung gegenüberstehen. Während im Jahre 1929 ohne Beförderungssteuer noch 4,56 Rpf. auf 1 Tonnenkilometer des Gesamtverkehrs eingenommen wurden, waren es 1937 nur noch 3,68 Rpf., das bedeutet einen Abfall der Erträge um 19,3 %. Dieser erhebliche Unterschied in der Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Einnahmen findet seine Erklärung in den allgemeinen Tarifsenkungen sowie den besonderen tariflichen Maßnahmen in den vielgestaltigen Ausnahmetarifen, die die Deutsche Reichsbahn in Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben für Volk, Staat und Wirtschaft durchgeführt hat.

Sowohl der Regelgütertarif wie auch der Regeltiertarif blieben im Berichtsjahr nach Höhe und Schema unverändert. Die starke Beanspruchung des Wagenparks, besonders auch durch die den Eisenbahnen aus dem Vierjahresplan erwachsenden Aufgaben, machten eine volle Ausnutzung des Ladegewichts nötig. Daher mußte auf die im Jahre 1932 vorübergehend außer Kraft gesetzte Bestimmung, die für gewisse Massengüter Frachtberechnung zu den Sätzen der Hauptklassen mindestens nach dem Ladegewicht vorsieht, sowohl im Regelgütertarif wie auch bei den Ausnahmetarifen des Güterverkehrs wieder zurückgegriffen werden. Diese Maßnahme wirkte sich bei einer größeren Zahl von Ausnahmetarifen in einer Änderung der Frachtberechnungsvorschriften aus. Im Tierverkehr sind besondere Frachterleichterungen für in Tierwagen beigeladene Gegenstände dadurch gewährt worden, daß an Stelle der bisher erhobenen Eilgutfracht die Frachtgutfracht berechnet wird.

Die Gütertarifpolitik der Reichsbahn trug im Geschäftsjahr 1937 hauptsächlich den wirtschaftlichen und sozialen Bestrebungen der Reichsregierung Rechnung, und zwar in erster Linie den Anforderungen, die die Ausführung des Vierjahresplans stellte. Aus diesem Anlaß wurde eine größere Zahl von Ausnahmetarifen eingeführt, so z. B. für Rohstoffe zur Herstellung von Zellwolle zwecks Verbilligung der Erzeugung, dann aber vor allem auch eine Reihe von Tarifen, die die Ausnutzung deutscher Rohstoffe statt ausländischer fördern und damit Devisen ersparen sollen. Für Erze, Schlacken, Abfälle, synthetische Dieselkraftstoffe usw. traten solche Ausnahmetarife neu in Kraft. Auch die Aufbereitung und Verhüttung deutscher Rohstoffe wurde im Ausnahmetarifwege gefördert. Weitere neue Tarife wurden für Zellwolle selbst — auch zur Ausfuhr — sowie für die Abbeförderung deutschen Grubenholzes aus entfernteren Waldgebieten eingeführt. Besonders wichtig aber sind in diesem Rahmen die zur Unterstützung der deutschen Landwirtschaft und damit zur verstärkten Sicherung der Volksernährung aus eigenem Boden neu zugestandenen Frachtverbilligungen für Kali- und Kalkdüngemittel. Hervorzuheben sind weiter die besonderen Frachtermäßigungen für Buchenholz zur Herstellung von Zellstoff für die Zellwolleerzeugung, für Abfälle der Holzbearbeitung zum Zwecke der Holzverzuckerung und zur Herstellung von Holzfaserhartplatten sowie für Zellstoffholz, das auf besondere Anordnung der Marktvereinigung der deutschen Forst- und Holzwirtschaft unmittelbar an Holzschleifereien oder Zellstofffabriken zur Herstellung von Holzschliff oder Holzzellstoff verfrachtet werden muß.

Den Grenzgebieten, und zwar besonders Ostpreußen, Oberschlesien, dem Saarland, dem Aachener Gebiet und dem Siegerland, kamen ebenfalls neue Frachterleichterungen für verschiedene Güter zugute. Im Sinne der sozialen Bestrebungen der Reichsregierung wurde das Winterhilfswerk 1937/38 des Deutschen Volkes wiederum durch Einräumung völliger Frachtfreiheit für alle in seinem Dienst aufkommenden Beförderungsgüter weitestgehend unterstützt. Der Wert der daraus entstehenden Frachtausfälle belief sich wie im Vorjahr auf etwa 18 Millionen RM. Für die Baustoffe zum Ausbau des Reichsparteitaggeländes Nürnberg wurde eine Frachtermäßigung von 30 % und für die Baustoffe zum Bau von Siedlungen aus dem Dankopfer der Nation eine Frachtermäßigung von 20 % gewährt. Ferner wurde für die Beförderung von Zelten und Einrichtungsgegenständen des Hilfszugs Bayern als Frachtgut in Wagenladungen eine Frachtermäßigung zugestanden.

Zur Unterstützung des Absatzes der einheimischen Obsterzeugung wurden Frachtermäßigungen gewährt für Stückgutsendungen (Äpfel,

Birnen und Pflaumen) im Verkehr zwischen allen Bahnhöfen im Ausmaß von 5 bis 30 %; ferner für württembergisches Kochobst (Äpfel) im Wagenladungsverkehr nach einer Reihe von deutschen Verbrauchsplätzen in Höhe von 20 %. Zur Förderung vermehrter Verwendung heimischer Futtermittel ist im Rahmen des allgemeinen Milchausnahmetarifs eine weitere Ermäßigung für Magermilch zu Futterzwecken zugestanden worden.

Die zahlreichen Seehafenausnahmetarife, die der Erleichterung des Aus- und Einfuhrverkehrs der deutschen Wirtschaft über die heimischen Häfen dienen, sind im Geschäftsjahr 1937 durch Erweiterung des Warenverzeichnisses und Ausdehnung des Geltungsbereichs ausgestaltet worden. Bei einzelnen Seehafenausnahmetarifen, z. B. für Eisen- und Stahlwaren, Papierwaren, Porzellan- und Glaswaren, Chemikalien, sind infolge des im westlichen Ausland eingetretenen Währungsrückgangs die Frachtsätze der veränderten Wettbewerbslage angepaßt und teilweise weiter gesenkt worden. Dabei ist die im Oktober 1936 eingeführte Frachtrückvergütung im Wettbewerb gegen ausländische Bahnwege durch organisatorische Neuordnung der hiervon betroffenen Seehafenausnahmetarife beseitigt worden. Von neuen Seehafentarifen, die den Wettbewerb mit Auslandshäfen aufnehmen, sind die Einfuhrtarife für Holzzellstoff nach bestimmten westdeutschen Bahnhöfen und für Baumwollgarn nach gewissen süddeutschen Bahnhöfen hervorzuheben. Zu erwähnen sind ferner die neuen Ausnahmetarife für Eisenoxydrot nach deutschen Seehäfen und für eiserne Federeinlagen (Drahtpolster) zur Ausfuhr über deutsche Seehäfen und über die trockene Grenze. Der Binnenschiffahrt kamen ein neuer Ausnahmetarif für süddeutsche Doggererze und eine Erweiterung und Ermäßigung des Ausnahmetarifs für Eisenerz zum Hochofenbetrieb im Saarland zugute. Der Donauumschlagtarif über Regensburg, Deggendorf und Passau ist am 1. Februar 1937 in neuer Ausgabe erschienen.

Im zwischenstaatlichen Verkehr bemühte sich die Reichsbahn weiter um den Ausbau der direkten Tarife und des Durchgangsverkehrs. Eine größere Zahl von Tarifheften wurde neu herausgegeben, so u. a. im Verkehr mit den nordischen Ländern, Belgien und der Tschechoslowakei. In den für den Verkehr mit Frankreich bestehenden direkten Tarifen wurde der französischen Währungswertminderung nach Möglichkeit durch Währungszuschläge Rechnung getragen und eine Neuberechnung der Tarife eingeleitet. Da die Eisenbahnbestimmungen des deutsch-polnischen (Genfer) Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 am 15. Juli 1937 außer Kraft traten, wurden an diesem Tage auch die Gütertarife für den oberschlesischen Wechselverkehr, den

oberschlesischen Schmalspurbahnverkehr und den polnisch-oberschlesisch-deutschen Verbandverkehr aufgehoben. Um der oberschlesischen Wirtschaft den Übergang auf die neuen Verhältnisse zu erleichtern, wurden dafür im Rahmen des deutsch-polnischen Tarifs je ein Ausnahmetarif für verkehrswichtige Güter als Stückgut und in Wagenladungen zwischen deutsch- und polnisch-oberschlesischen Bahnhöfen sowie ein Tarif für Steinkohlen usw. von polnischen Gewinnungsstätten nach bestimmten Grenzbahnhöfen und Grenzübergangspunkten im Durchgang durch Deutschland eingeführt. Gleichzeitig trat auch ein neuer Gütertarif für den Wechselverkehr auf den Schmalspurbahnen zwischen den Bahnhöfen der Reichsbahndirektion Oppeln und der Staatsbahndirektion Kattowitz in Kraft. Die Tarife kommen der oberschlesischen Wirtschaft zugute, der sie den Übergang auf die neuen Verhältnisse erleichtern sollen.

Im Personenverkehr sind die Verkehrsleistungen und Erträge infolge der günstigen allgemeinen Wirtschaftslage weiter gestiegen. Im Gesamtpersonenverkehr einschl. des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs von Berlin und Hamburg lag die Zahl der beförderten Personen um 12,3 % und die Zahl der Personenkilometer um 15,2 % über den Ergebnissen des Jahres 1936. 1936 war die Zahl der beförderten Personen um 8,2 % und die Zahl der Personenkilometer um 10,1 % größer als 1935. Die 1937 geleisteten Personenkilometer in Höhe von 50,1 Milliarden übertrafen die bisher erreichten Jahreswerte. Die mittlere Reiseweite ist von 27,0 km im Jahre 1936 um 2,6 % auf 27,7 km im Jahre 1937 angestiegen. Stark gestiegen sind die Reisen zu ermäßigten Tarifsätzen. 71,6 % aller Reisenden wurden zu ermäßigten Sätzen befördert gegen 68,6 % im Jahre 1936, das bedeutet ein Ansteigen um 4,4 %. Der entsprechende Anteil an den Personenkilometern betrug 1937 74,4 % gegen 70,0 % in 1936. Die Erträge aus dem Verkehr zu ermäßigten Tarifen machten 1937 58,5 % der Gesamterträge aus der Personenbeförderung aus gegen 53,5 % in 1936. Die Erträge aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben deshalb 1937 nicht in dem gleichen Maße wie die Personenkilometer, sondern nur um 10,9 % zugenommen. Demzufolge ist der Ertrag aus dem Personen- und Gepäckverkehr, bezogen auf 1 Personenkilometer, weiter erheblich zurückgegangen. Er betrug 2,37 Rpf. im Jahre 1937 gegenüber 2,46 Rpf. im Jahre 1936. Im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr von Berlin und Hamburg haben sich die Zahl der beförderten Personen um 9,2 %, die Zahl der Personenkilometer um 9,4 % und die Erträge um 8,4 % gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Vergleicht man den Umfang der Verkehrsleistungen und der daraus erzielten Einnahmen in den Jahren 1929 und 1937 miteinander, so zeigt sich, daß dem um 6,4 % höheren Leistungsergebnis an Personenkilometern

16,7 % Ertragsminderung gegenüberstehen. Während im Jahre 1929 ohne Beförderungssteuer noch 3,02 Rpf. auf 1 Personenkilometer eingenommen wurden, waren es 1937 nur noch 2,37 Rpf., das bedeutet einen Abfall der Erträge um 21,5 %. Auf die Gründe für diesen erheblichen Unterschied in der Entwicklung der Verkehrsleistungen und der Einnahmen ist bereits beim Güterverkehr hingewiesen worden.

Mit den im Jahre 1937 durchgeführten Tarifmaßnahmen im Personenverkehr wurde vorzugsweise sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Belangen und dem Aufbauwillen von Partei und Staat Rechnung getragen. Nachstehende Fahrpreisermäßigungen wurden neu geschaffen oder erweitert und verbessert:

a) Am 1. April 1937 wurde eine Fahrpreisermäßigung für Heimarbeiter und Hausgewerbetreibende geschaffen. Zu Fahrten zwischen dem Wohnort der Berechtigten und dem Wohnort der Arbeitgeber können diese Heimarbeiter zum Abholen von Rohstoffen und zur Ablieferung der verarbeiteten Stoffe entweder Arbeiterwochenkarten oder für Einzelfahrten Rückfahrkarten mit 50 % Fahrpreisermäßigung lösen.

b) Bei den Fahrpreisermäßigungen für Schulfahrten, für Jugendpflege, für Sportzwecke und bei Gesellschaftsfahrten wurde mit Wirkung vom 1. Mai 1937 die Zahl der unentgeltlich zu befördernden Fahrtteilnehmer erhöht. Es wird nunmehr bei Bezahlung für 12 bis 20 Erwachsene ein Teilnehmer, und bei Bezahlung für je weitere 20 Erwachsene ein weiterer Teilnehmer frei befördert.

c) Bei Gesellschaftssonderzügen werden vom gleichen Zeitpunkt ab auf je 100 bezahlte Sonderzugkarten für Erwachsene fünf Teilnehmer unentgeltlich befördert.

d) Die Beförderungsgebühren für Sonderzüge für Zirkusbesitzer usw. wurden ab 1. Mai 1937 ermäßigt, und zwar bei Zügen bis zu 80 Wagenachsen um 4 Rpf. und bei Zügen von über 80 Wagenachsen um 2 Rpf. je Tarifkilometer.

e) Die Beförderungsgebühren für in Gesellschaftssonderzüge eingestellte Speisewagen wurden ebenfalls ab 1. Mai 1937 herabgesetzt. Der erste Speisewagen wird wie bisher frei befördert, für den zweiten Speisewagen wird eine Gebühr von 20 Rpf., für jeden weiteren Wagen eine solche von 40 Rpf. je Tarifkilometer erhoben.

f) Zur Bergung der Ernte wurde wie bereits im Jahre 1936 den Hilfskräften in der Landwirtschaft bis Ende November 1937 für die Fahrt vom Wohnort nach dem Arbeitsort und zurück eine Fahrpreisermäßigung von 50 % des Personenzugfahrpreises gewährt.

g) Regelmäßig beschäftigte Arbeiter können seit 15. November 1937 Kurzarbeiterwochenkarten für die Wochen lösen, die in die Festtage fallen.

h) In die Fahrpreisermäßigung für Besucher von besonders anerkannten Lehrgängen wurden weitere neu geschaffene Lehrgänge aufgenommen und damit der Kreis der Berechtigten erweitert.

i) Das neugebildete Nationalsozialistische Fliegerkorps wurde ab 9. August 1937 in den SA-Tarif einbezogen.

Zu den Großveranstaltungen (Reichsnährstandsausstellung in München vom 30. Mai bis 6. Juni, 12. Deutsches Sängerbundesfest in Breslau vom 28. Juli bis 1. August, Reichsparteitag in Nürnberg vom 6. bis 13. September und Reichserntedanktag auf dem Bückeberg am 3. Oktober) wurden Sondertarifmaßnahmen getroffen.

Infolge Erlöschens des Deutsch-Polnischen Abkommens über Oberschlesien wurde mit Wirkung vom 16. Juli 1937 zwischen Deutschland und Polen ein Ergänzungsabkommen zum Abkommen über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr vom 27. März 1926 abgeschlossen und aus diesem Anlaß der Tarif für den oberschlesischen Wechselverkehr für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut außer Kraft gesetzt. Gleichzeitig wurde der deutsch-polnische Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif durch Aufnahme aller wichtigeren oberschlesischen Bahnhöfe ergänzt und damit bis auf den Arbeiterverkehr die durchgehende Abfertigung zwischen Bahnhöfen der Reichsbahndirektion Oppeln und Bahnhöfen der Staatsbahndirektion Kattowitz sichergestellt.

Im Gepäckverkehr wurde die Beförderung von Kinderwagen auf Fahrradkarte vom 1. August 1937 ab zugelassen, wodurch eine Verbilligung der Beförderungsgebühren eintritt. Die Tonnenkilometer im Gepäckverkehr sind gegenüber 1936 um 3,2 % und die Erträge um 11,6 % gestiegen. Im Expreßgutverkehr sind die Tonnenkilometer um 12,9 % und die Erträge um 2,2 % höher als 1936.

Das Verhältnis zum Kraftwagen wurde nach wie vor grundsätzlich durch das am 1. April 1936 in Kraft getretene Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt. Die Besitzstandverschiebung zum Nachteil der Schiene hat weiterhin angehalten. Das ist in besonderem Maße auf die Gestaltung des inzwischen durch mehrere Ausnahmetarife erweiterten Reichskraftwagentarifs zurückzuführen, durch den dem Kraftwagen ein erheblicher Preisvorsprung eingeräumt ist. Der durch Rollfuhr- und Gleisanschlußkosten belasteten Eisenbahnbeförderung steht die kostenlose Haus-Haus-Kraftwagenbeförderung für Sendungen im Gewicht von 2500 kg und mehr gegenüber. Die Wettbewerbslage zwischen den beiden Verkehrsmitteln sowie zwischen dem gewerblichen Kraftverkehr und dem Güterkraftverkehr der Reichsbahn ist außerdem durch verschiedene Maßnahmen des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes wesentlich verschärft worden. Das gilt vor allem für

die den Kraftwagenspediteuren gewährten Leistungsvergütungen. Die vom Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband zu Lasten der Kraftwagenunternehmer bestimmten Großverfrachtern gewährten Ladekostenzuschüsse trugen ferner in erheblichem Umfange zu einer Begünstigung des gewerblichen Kraftverkehrs bei. Der Güterkraftverkehr der Reichsbahn wurde weiter ausgebaut. Er suchte vor allem den Wünschen der Verfrachter nach unmittelbarer Haus-Haus-Bedienung, besonders auch zur Sicherung der Ernte im Getreide-, Rüben- und Kartoffelverkehr gerecht zu werden. Ferner wurden einige Spediteursammelgutverkehre auf den Reichsbahnkraftwagen umgelegt und die Bedienung abseits liegender Orte weiter entwickelt. Dagegen konnten der Schienenersatzverkehr durch bessere Eisenbahnbeförderung eingeschränkt und die dadurch freiwerdenden Kraftfahrzeuge dem Ladungsverkehr zugeführt werden. Das im Jahre 1932 geschlossene Auftragsspediteurabkommen, auf Grund dessen die außerhalb des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes tätigen Spediteure und Fuhrunternehmer einen Selbstkostenausgleich im Bahnrollfuhrdienst erhalten haben, ist für die der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei angehörenden nichtjüdischen Speditionsbetriebe mit Wirkung vom 15. Mai 1937 durch ein neues Abkommen abgelöst worden.

B. Betrieb.

Im Güterverkehr mußte für möglichst wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven und weitere Beschleunigung des Wagenumlaufs besondere Vorsorge getroffen werden. Gleichzeitig war damit vielfach eine Verbesserung der Verkehrsbedienung verbunden. Die Zeitlage der Nahgüterzüge wurde so verbessert und den Ladefristen angepaßt, daß die in der Frühe angekommenen Wagen am Abend wieder zum Abgang zur Verfügung stehen, und daß somit unnütze Stillstände vermieden werden. Bei Bedarf wurden Nahgüterzüge in den Mittagsstunden eingelegt. Zur Beschleunigung der Nahgüterzüge wurden weitere Kleinlokomotiven beschafft, so daß der Bestand sich von 1082 Ende 1936 auf 1127 Ende 1937 vermehrte. Bei kleineren Verhältnissen wurde der Einradwagenschieber eingesetzt, dessen Zahl seit dem Vorjahr von 33 auf 130 stieg. Auch die Bedienung der Gleisanschlüsse wurde vermehrt, soweit sich dabei Vorteile für den Wagenumlauf ergaben. Um die Zahl der Umstellungen auf den Verschiebebahnhöfen zu verringern, wurden Durchgangsgüterzüge auf weite Strecken gebildet. Die Möglichkeit hierzu bot das vermehrte Verkehrsaufkommen, das die Bildung von durchlaufenden Gruppen auf größere Entfernungen als bisher gestattete. Auch die Bildung geschlossener Leerwagenzüge auf weite Entfernungen

zwischen den Aufkommens- und Bedarfsgebieten, möglichst in Pendelzügen, wurde weiter ausgebaut. Trotz des gestiegenen Wagenbedarfs konnte es aber vermieden werden, den Sonntagsplan B in Kraft zu setzen, der eine Ruhezeit von nur 16 Stunden für den Güterverkehr vorsieht und der bei steigendem Bedarf eingeführt wird. Auf einer Reihe von Strecken wurde die Nachtruhe eingeschränkt oder aufgehoben. Das vermehrte Verkehrsaufkommen verteilte sich nicht gleichmäßig auf das ganze Netz. Vielmehr zeigte sich auf manchen Strecken und Bahnhöfen ein besonders starker Verkehrsanfall. Er war verursacht durch die starke Bautätigkeit bei den Autobahnen, bei den Bauten für den Reichsparteitag und beim Entstehen neuer Werke für die Herstellung neuer Rohstoffe, ferner durch Erschließung neuer Rohstoffquellen usw. In diesen Fällen konnte durch rechtzeitiges Umleiten und durch neue Verteilung der Aufgaben vermieden werden, daß einzelne Teile des Netzes über ihre Leistungsfähigkeit beansprucht wurden. Auch die großen Massenveranstaltungen (Reichsparteitag, Sängerfest, Manöver und die vielen Veranstaltungen mehr örtlicher Bedeutung) beeinflußten den Güterverkehr erheblich. Nur durch sorgfältige Vorbereitung konnte er — vielfach unter Umleitungen — neben den umfangreichen Sonderzugleistungen durchgeführt werden. Um die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Strecken dem wachsenden Verkehr anzupassen, wurde nach Bedarf eine Reihe weiterer Zugüberwachungen für die Strecken und Betriebsüberwachungen für die Bahnhöfe in Betrieb genommen. Durch Zugüberwachungen werden nunmehr rd. 1650 km Hauptbahnen und durch Betriebsüberwachungen 19 Bahnhöfe (davon 5 Personenbahnhöfe) in ihrer Betriebsführung eingehend überwacht.

Die betrieblichen Leistungen an Zugkilometern und Güterwagenachskilometern (ohne dienstlichen Verkehr) weisen eine dem Verkehrsanstieg entsprechende Leistung auf. Es wurden 1937 286,8 Millionen Zugkilometer gegen 258,0 Millionen in 1936 gefahren, d. s. 11,2 % mehr. Die achskilometrischen Leistungen sind gegenüber 1936 um 12,7 % gestiegen. Die Einnahme je Zugkilometer der Güterzüge betrug 10,25 RM gegen 10,22 im Vorjahr. Die Einnahme je Achskilometer der Güterzüge war mit 14 Rpf. die gleiche wie im Vorjahr.

Im Personenverkehr ist im Jahre 1937 entsprechend der Zunahme des Reiseverkehrs eine wesentliche Verdichtung des Fahrplans vorgenommen worden. Insbesondere wurden für die Hauptreisezeit zur besseren Verteilung des Verkehrs regelmäßig verkehrende Saisonzüge in größerer Anzahl vorgesehen. Auch die zur Bewältigung des Ferien-

und Festverkehrs alljährlich einsetzenden besonderen Maßnahmen wurden weiter ausgebaut. Ebenso wurden die Bemühungen um die weitere Steigerung oder Beibehaltung der Reisegeschwindigkeit der Züge fortgesetzt. In vielen Fällen stand die Zunahme des Reiseverkehrs den Bemühungen um die weitere Steigerung oder Beibehaltung der Reisegeschwindigkeit der Züge hemmend im Wege. Trotzdem der Verkehr nicht immer so stark angestiegen ist, daß die Einlegung neuer Züge wirtschaftlich vertreten werden konnte und obwohl dadurch eine starke Erhöhung des Betriebsaufwandes verursacht worden ist, wurden noch während der laufenden Fahrplanperiode umfangreiche Sofortmaßnahmen zur Entlastung überlasteter Züge durchgeführt. Infolge des zunehmenden Verkehrs, der steigenden Zuglast und der wachsenden Beanspruchung der Fahrzeuge war es nicht immer möglich, die Reisegeschwindigkeit sämtlicher D- und Eilzüge auf der vorhandenen Höhe zu halten. Immerhin konnte die mittlere Reisegeschwindigkeit aller D-Züge von 65,2 km/h im Jahre 1936 auf 65,5 km/h im Jahre 1937 gebracht werden. Im Jahre 1937 ist wiederum eine Reihe von Nebenbahnstrecken für höhere Geschwindigkeiten hergerichtet worden. Durch diese Baumaßnahmen ist der Verkehr beschleunigt und der Fahrplan weiter verbessert worden. Bei einer Betriebslänge von 23 063 km an vollspurigen Nebenbahnen wurde Ende 1937 betrieben:

		1937	1936
mit einer Höchstgeschwindigkeit	bis 40 km/h	= 19,3 %	21,5 %
„ „ „	von 41 bis 50 km/h	= 54,2 %	55,6 %
„ „ „	von 51 bis 60 km/h	= 24,6 %	21,8 %
„ „ „	über 60 km/h	= 1,9 %	1,1 %

Im Fernverkehr hat der weitere Ausbau des Schnelltriebwagennetzes die Verlängerung der Verbindung Berlin—Frankfurt (Main) bis Karlsruhe ermöglicht. Ende 1937 verkehrten Schnelltriebwagen auf folgenden Strecken: Berlin—Hamburg; Berlin—Köln über Düsseldorf mit Flügelzug Hamm—Wuppertal—Köln; Köln—Hamburg; Berlin—Frankfurt (Main)—Karlsruhe; Berlin—Leipzig—Nürnberg—München mit Flügelzug Nürnberg—Stuttgart; Berlin—Breslau—Beuthen (Oberschlesien). Ein elektrischer Schnelltriebwagen für Oberleitung läuft auf der Strecke Stuttgart—München. Ferner verkehrt der Henschel-Wegmann-Dampfzug zwischen Berlin und Dresden.

Die im Verkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland bestehenden Verkehrseinschränkungen konnten nur in mäßigem Umfange gelockert werden. Im Anschluß an die bereits am 22. Dezember 1936

unterzeichnete vorläufige Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Polnischen Staatsbahnen, ist am 9. Juli 1937 ein Übereinkommen betreffend Regelung des Durchgangsverkehrs zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland für das Jahr 1937 zustande gekommen. In diesem Übereinkommen ist vereinbart worden, daß der Durchgangsverkehr in der Regel nur auf den Strecken Firchau—Marienburg (Westpr.) und Groß Boschpol—Marienburg (Westpr.) durchgeführt wird. Es sieht ferner vor, daß der Reisezugfahrplan so aufzubauen ist, daß auf beiden Strecken zusammen täglich 6 Zugpaare als regelmäßige Züge, 4 Zugpaare als Bedarfszüge und weitere 4 Zugpaare — ab 22. Mai 1937 6 Zugpaare — als Sonderzüge, im Höchstfall also 16 Reisezugpaare, verkehren dürfen. Von diesen Zügen wird ein regelmäßig verkehrendes Zugpaar über die Strecke Groß Boschpol—Marienburg (Westpr.) gefahren. Für den Militärverkehr sind 3 Zugpaare vorgesehen, die auch mit Militärurlauberzügen belegt werden dürfen. Trotz dieser Regelung mußte während der Hauptreisezeit im Sommer ein Teil des Verkehrs, vor allem des Ferienverkehrs, über den Seeweg Swinemünde—Pillau geleitet werden. Der steigende Verkehr in Richtung von und nach Ostpreußen hat u. a. zu einer steigenden Inanspruchnahme des Seedienstes Ostpreußen geführt.

Die Auflockerung und Verdichtung des Reisezugfahrplans im Nahverkehr und die Motorisierung des Eisenbahnverkehrs auf den Nebenbahnen haben weitere Fortschritte gemacht. Die Umstellung des Ruhrschnellverkehrs auf Verbrennungstriebwagen wurde entsprechend ihrer Anlieferung fortgesetzt. Diese Züge waren beinahe stets bis an die Grenze ihres Fassungsvermögens ausgelastet. Ende 1937 wurden im gesamten Reichsbahnbereich 8,3 % der Zugkilometerleistungen im Personenverkehr durch Triebwagen mit eigener Kraftquelle gefahren gegen 7,6 % im Vorjahr. Der Ergänzung des Schienenverkehrs dienten 33 bahneigene Linien auf Reichsautobahnen und weitere 27 bahneigene Linien auf Reichsstraßen mit einer Betriebslänge von rd. 3800 km; sie werden mit neuzeitlichen Schnellreisewagen und Kraftomnibussen betrieben.

Die Zugleistungen im Reisezugdienst betrugen 1937 526,5 Millionen Zugkilometer gegen 506,4 Millionen im Vorjahr, d. s. 4,0 % mehr. Die achskilometrischen Leistungen sind gegenüber 1936 um 7,6 % gestiegen. Die Einnahme je Zugkilometer der Reisezüge betrug ohne Berücksichtigung der auf den Personenzugdienst entfallenden Anteile aus dem Post-, Expreßgut- und Eilgutverkehr 2,25 RM gegen 2,11 RM im Vorjahr. Die Einnahme je Achskilometer der Reisezüge belief sich auf 11 Rpf. gegenüber 10 Rpf. im Vorjahr.

Die Sonderzugleistungen aus Anlaß von Kundgebungen der Partei und ihrer Gliederungen und gelegentlich sonstiger großer Veranstaltungen sind auch im Jahre 1937 weiter gestiegen. Diese zusätzlichen Anforderungen haben die Betriebsreserven der Reichsbahn bis zum äußersten angespannt. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1937 fuhren an Verwaltungs- und Gesellschaftssonderzügen mit Fahrpreisermäßigung 19 452 Sonderzüge mit 6,4 Millionen Zugkilometern gegenüber 15 666 Sonderzügen mit 5,1 Millionen Zugkilometern in der gleichen Zeit des Jahres 1936, d. s. 3786 Sonderzüge und 1,3 Millionen Zugkilometer mehr als in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936. Der stärkste Sonderzugverkehr war im Monat Juni 1937 mit 3800 Sonderzügen und 1,2 Millionen Zugkilometern — gegenüber 2700 Sonderzügen mit 0,9 Millionen Zugkilometern im Juli 1936 — zu bewältigen. Von den Massenveranstaltungen sind folgende besonders erwähnenswert: Im März: Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin mit 118 Sonderzügen und Frühjahrsmesse in Leipzig mit 153 Sonderzügen (1936 = 117 Sonderzüge). Im Juni: Ausstellung „Gebt mir 4 Jahre Zeit" in Berlin mit 183 Sonderzügen und 4. Reichsnährstandschau in München mit 231 Sonderzügen (1936 in Frankfurt a. M. = 221 Sonderzüge). Im Juli/August: Deutsches Sängerbundesfest und Weihestunde in Breslau mit 277 Sonderzügen und Große Deutsche Funkausstellung in Berlin mit 125 Sonderzügen. Im September: Reichsparteitag in Nürnberg mit 642 Sonderzügen (1936 = 640 Sonderzüge). Im Oktober: Reichserntedankfest auf dem Bückeberg mit 206 Sonderzügen (1936 = 206 Sonderzüge), Oktoberfest in München mit 303 Sonderzügen (1936 = 248 Sonderzüge). Im Mai bis Oktober: Reichsausstellung „Schaffendes Volk" in Düsseldorf mit 530 Sonderzügen. Bei sämtlichen Zugzahlen ist die Hin- und Rückfahrt zusammen als ein Zug gerechnet. Die außerdem eingelegten Vor- und Nachzüge sind nicht mitgezählt.

Die durchschnittliche Leistung einer Dampflokomotive zwischen zwei Ausbesserungen betrug 1937 rd. 124 000 km gegenüber rd. 120 000 km im Vorjahr. Bezogen auf die Zugkilometer stiegen die Vorspannleistungen und die Leerfahrten leicht an, der Verschiebedienst dagegen nahm weiter ab. Der Ausbesserungsstand der Dampflokomotiven war im Jahresdurchschnitt ohne Anrechnung der von der Ausbesserung zurückgestellten Lokomotiven 14,3 %.

Der Brennstoffverbrauch der Dampflokomotiven betrug auf 1000 Lokomotivkilometer 14,20 t gegenüber 13,72 t im Jahre 1936; auf geleistete Bruttotonnenkilometer bezogen, lag er durch die bessere Auslastung der Güterzüge um 1,4 % niedriger.

Die Betriebslänge der elektrischen Zugförderung vergrößerte sich im Jahre 1937 nur um 3 km auf 2287 km Streckenlänge. Um so reger war die Bautätigkeit für die Umstellung des Dampfbetriebes auf elektrischen Betrieb auf der rund 350 km langen Durchgangslinie Nürnberg—Halle/Leipzig sowie auf der rund 30 km langen Strecke Stuttgart—Zuffenhausen—Weil der Stadt. Auf diesen Strecken wurden die Kabel und die sonstigen Einrichtungen für den Fernmeldedienst dem Betrieb übergeben; die Fernmeldefreileitungen wurden beseitigt. Die Fernleitung für den bestehenden süddeutschen Betrieb wurde zunächst bis Nürnberg verlängert. Für die Fahrleitungen wurde etwa die Hälfte der im ganzen erforderlichen Maste gesetzt; auch ein Teil des Kettenwerkes der Fahrleitung wurde ausgelegt. Um Eisen zu sparen, beschaffte die Reichsbahn anstatt der sonst üblichen Gittermaste eine größere Zahl geschweißter Rohrmaste. Ihr Eigengewicht beträgt nur etwa drei Viertel von dem der Gittermaste. Die für die Energieversorgung der Strecke Nürnberg—Halle/Leipzig erforderlichen Maschinen, Umspanner, Schaltanlagen usw. sind im Bau. Die zugehörigen Gebäude sehen ihrer Vollendung entgegen. Der größere Teil der bautechnischen Maßnahmen zum Freimachen des lichten Raumes für Fahrleitung und Stromabnehmer ist fertiggestellt. Die Reichsbahn beschloß den seit dem Jahre 1907 bestehenden elektrischen Wechselstrombetrieb der Hamburger Stadt- und Vorortbahn im Laufe mehrerer Jahre auf Gleichstrom umzustellen und hierfür neuzeitliche Wagenzüge einzuführen. Mit den Bauarbeiten wurde begonnen. Die Wiesentalbahn wurde während des ganzen Jahres aus dem im Jahre 1936 beschafften ersten Bahnumrichter der Welt gespeist. Von wesentlicher Bedeutung ist der Wirkungsgrad des Umrichters, der wesentlich größer als der eines Maschinenumformers ist. Die Elektrotechnische Versuchsanstalt in München-Freimann wurde weiter ausgebaut. Ihre maschinelle und elektrische Einrichtung wurde vervollständigt; der Meßwagenschuppen wurde erweitert. Der Umfang der Untersuchungen, die die Elektrische Versuchsanstalt im Jahre 1937 vornahm, stieg auf die doppelte Anzahl gegenüber dem Vorjahr. Vorwiegend wurden starkstromtechnische Messungen an Fahrzeugen, insbesondere Untersuchungen mit den Triebfahrzeugen der Höllentalbahn sowie mit den Lokomotiven der neueren Baureihen und mit Wechselstromtriebwagen angestellt. Der Hochfrequenzmeßwagen befuhr auch mehrere ausländische Hauptstrecken des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Die übrigen Untersuchungen erstreckten sich auf ortsfeste Starkstrom- und Schwachstromanlagen der Reichsbahn. Besonders

hervorzuheben sind die Untersuchungen über die Beeinflussung der Fernmelde- und Sicherungsanlagen, insbesondere durch Umformer und Umrichter, ferner Messungen auf dem Gebiet der Beleuchtungstechnik und Versuche über die Eignung von Heimstoffen für Fahrleitungen und Stromabnehmer.

Die Gesamtzahl der Betriebsunfälle auf Vollspurbahnen ist im Jahre 1937 mit 3053 Fällen um 524 = 21 % höher als im Vorjahr. Dabei ist die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße um 236 = 33 % und die der sonstigen persönlichen Unfälle um 273 = 18 % gestiegen. Insgesamt wurden bei Zugunfällen 21 Reisende getötet und 644 verletzt. Durch eigene Unvorsichtigkeit kamen 300 Reisende zu Schaden. Die Zahl der verunglückten Bediensteten betrug 1387. In 1017 Fällen = 73 % der Gesamtzahl wurde der Unfall durch ungenügende Vorsicht begünstigt. Die Zahl der überfahrenen Fuhrwerke hat unerheblich zugenommen. Insgesamt wurden auf Wegübergängen der Deutschen Reichsbahn 318 Fuhrwerke überfahren. Von der Gesamtzahl sind 62 Fälle auf mangelhafte Schrankenbedienung und 256 oder 81 % auf Verschulden der Wagenführer zurückzuführen.

C. Finanzen.

Die Gesamterträge der Betriebsrechnung betragen 1937 4420,2 Millionen RM, gegen 3984,8 Millionen, d. s. 435,4 Millionen RM oder 10,9 % mehr als im Vorjahre. Die Erträge im Personen- und Gepäckverkehr liegen 1937 mit 1186,2 Millionen RM gegenüber 1069,9 Millionen RM in 1936 um 10,9 % höher als im Vorjahr. Im Güterverkehr, auf den es entscheidend ankommt, da er in der Regel ⅔ der gesamten Betriebserträge erbringt, schließen die Erträge mit 2939,0 Millionen RM gegen 2635,6 Millionen RM in 1936 ab; das bedeutet einen Zuwachs um 11,5 %. Die sonstigen Erträge übersteigen mit 295,0 Millionen RM das Ergebnis des Vorjahres um 15,7 Millionen RM oder um 5,7 %. Von den Gesamterträgen entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 26,8 %, auf den Güterverkehr 66,5 % und auf sonstige Erträge 6,7 %. Der Anteil des Güterverkehrs an den Erträgen hat sich in den letzten Jahren ständig weiter erhöht. Er belief sich 1932 noch auf 58,9 %, stieg 1933 auf 62,1 %, 1934 auf 64,3 %, 1935 auf 64,8 % und 1936 auf 66,1 %. Das finanzielle Schwergewicht des Reichsbahngüterverkehrs nimmt also an Bedeutung immer noch zu.

Die in der Betriebsrechnung verrechneten Aufwendungen für die Betriebsführung und für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge schließen 1937 mit insgesamt 4004,9 Millionen RM ab. Dazu kommen noch 120 Millionen RM, die als Abgabe an die allgemeine Reichskasse zu entrichten sind, so daß sich die Gesamtaufwendungen der Betriebsrechnung auf 4124,9 Millionen RM belaufen, d. s. 611,9 Millionen RM oder 17,3 % mehr als im Jahre 1936. Der Anteil der Aufwendungen für die Betriebsführung beträgt 55,1 %, der für die Unterhaltung 25,1 % und für die Erneuerung 19,8 %. Gegenüber dem Vorjahr ist auch bei den Aufwendungen bei allen drei Sachgebieten eine wesentliche Steigerung zu verzeichnen. Die zunehmenden Anforderungen an den Verkehr und Betrieb haben nicht nur die Kosten der Betriebsführung ansteigen lassen; auch die Aufwendungen für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und Fahrzeuge mußten erhöht werden, damit die ordnungsmäßige und sichere Betriebsabwicklung gewährleistet blieb. Ferner hat sich der Posten für die Erneuerung der Bahnanlagen dadurch wesentlich erhöht, daß durch Einstellung eines Erneuerungsbetrages Vorsorge getroffen worden ist für die bevorstehenden Großbauten aus Anlaß der Neugestaltung deutscher Städte. Ein erheblicher Teil der im Rahmen des Großbauprogramms entstehenden neuen Anlagen erhöht nicht das Anlagevermögen, sondern tritt an die Stelle jetzt bestehender und in Zukunft stillzulegender Anlagen und muß daher als Ersatz aus der Betriebsrechnung finanziert werden.

Von erheblicher Bedeutung für die Höhe der Aufwendungen für die Betriebsführung sind die Personalkosten. Insgesamt sind an Personalausgaben im Jahre 1937 2480,2 Millionen RM entstanden; mit 66,3 % aller Betriebsaufwendungen ist das von jeher der wichtigste und größte Ausgabeposten der Betriebsrechnung. Im Geschäftsjahr 1936 stellen sich die entsprechenden Zahlen für den Personalaufwand auf 2356,3 Millionen Reichsmark oder 67,2 %. Die Kennziffer der Gesamtpersonalkosten einschließlich Reisekosten, Nebenbezügen, Wohlfahrtsausgaben, Ruhegehalt usw. umgerechnet auf einen Kopf der aktiven Bediensteten beträgt für 1937 180,9 (1913 = 100) gegenüber 183,2 im Vorjahre.

Die aus den sächlichen Bedürfnissen der Reichsbahn entspringenden Aufträge an die deutsche Wirtschaft für Beschaffungen, Lieferungen und sonstige Arbeiten belaufen sich einschließlich der Löhne für die eigenen Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter nach überschläglicher Berechnung für das Jahr 1937 auf insgesamt rd. 1,5 Milliarden RM.

Durch die höheren Aufwendungen der Betriebsrechnung, durch die Rückstellung für die Großbauten und durch Zahlung von 120 Millionen Reichsmark an das Reich, hat sich der Überschuß der Betriebsrechnung, der 1936 471,8 Millionen RM betragen hatte, auf 295,3 Millionen RM vermindert. Demzufolge hat sich auch die Betriebszahl, d. h. das Verhältnis der Betriebsaufwendungen zu den Betriebserträgen in Hundertsätzen, erhöht. Für die Errechnung der Betriebszahl ist jedoch die Abgabe von 120 Millionen RM an die allgemeine Reichskasse aus Gründen der Vergleichbarkeit mit den Vorjahren, in denen der Beitrag an das Reich in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen worden war, außer Betracht gelassen worden. Die Betriebszahl beträgt für 1937 90,60 gegenüber 88,16 im Vorjahr. Der Überschuß der Betriebsrechnung von 295,3 Millionen RM erhöht sich noch durch 61,8 Millionen RM außerordentliche Erträge, so daß auf der Habenseite der Gewinn- und Verlustrechnung insgesamt 357,1 Millionen RM ausgewiesen werden konnten.

In der Kapitalrechnung sind 1937 260,1 Millionen RM verausgabt worden; davon wurden 255,3 Millionen RM als Anlagezuwachs aktiviert. Der Unterschied von 4,8 Millionen RM entfällt auf Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücken.

Die Baukosten der von der Reichsbahn betriebenen Strecken betragen Ende 1937 29 457,3 Millionen RM, d. s. auf 1 km Eigentumslänge 540 278 RM. Hinzu treten noch 98,0 Millionen RM an Aufwendungen für noch im Bau befindliche Neubaustrecken, so daß sich die Gesamt-Baukosten auf 29 555,3 Millionen RM belaufen.

Von den Baukosten der betriebenen Bahnstrecken entfallen auf:

Vollspurbahnen	29 340,8 Millionen RM,
d. s. auf 1 km Eigentumslänge	546 911 RM
Schmalspurbahnen	116,5 Millionen RM,
d. s. auf 1 km Eigentumslänge	133 257 RM.

Die Eisenbahnrente, d. i. das Verhältnis des Betriebsüberschusses zu den Baukosten der betriebenen Bahnen, beträgt im Jahresdurchschnitt 1937: 1,00 %.

Ein Überblick über die finanziellen Ergebnisse des Geschäftsjahres 1937 im Vergleich zu den Vorjahren ist in den folgenden Übersichten wiedergegeben, und zwar:

I. Betriebsergebnisse 1932 bis 1937.

II. Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 1932 bis 1937.

III. Bilanzen für den 31. Dezember 1932 bis 1937.

Betriebsergebnisse 1932 bis 1937.

1	2	3	4	5	6	7	8
Lfd. Nr.	Bezeichnung	Geschäftsjahr 1932	1933	1934	1935	1936	1937
		in Millionen RM					
	A. Betriebsrechnung.						
	Erträge						
1	Personen- und Gepäckverkehr . .	900,7	845,9	917,0	988,6	1 069,9	1 186,2
2	Güterverkehr	1 729,1	1 815,2	2 140,0	2 324,5	2 635,6	2 939,0
3	Sonstige Erträge	304,5	259,5	269,3	273,0	279,3	295,0
4	Zusammen	2 934,3	2 920,6	3 326,3	3 586,1	3 984,8	4 420,2
	Aufwendungen						
	a) Betriebsführung						
5	Bahnhofs- und Abfertigungsdienst	1 040,4	1 042,8	1 094,9	1 163,6	1 201,9	1 215,3
6	Bahnbewachungsdienst	86,3	93,9	95,3	100,9	102,1	103,3
7	Lokomotivfahrdienst	535,8	530,6	581,5	624,8	620,3	654,5
8	Zugbegleitdienst	187,3	182,4	197,5	210,9	218,7	236,2
9	Zusammen	1 849,8	1 849,7	1 969,2	2 100,2	2 143,0	2 209,3
	b) Unterhaltung						
10	Bahnanlagen	421,0	465,7	487,0	472,4	480,8	559,4
11	Fahrzeuge.	323,8	333,0	418,9	424,0	434,8	445,1
12	Zusammen	744,8	798,7	905,9	896,4	915,6	1 004,5
	c) Erneuerung						
13	Bahnanlagen	325,4	315,8	296,1	286,4	313,8	566,7
14	Fahrzeuge.	81,0	92,4	131,1	150,9	140,6	224,4
15	Zusammen	406,4	408,2	427,2	437,3	454,4	791,1
16	Abgabe an die Reichskasse . .	—	—	—	—	—	120,0
17	Insgesamt Ausgaben . .	3 001,0	3 056,6	3 302,3	3 433,9	3 513,0	4 124,9
18	Überschuß der Betriebsrechnung	—	—	24,0	152,2	471,8	295,3
19	Fehlbetrag der Betriebsrechnung	66,7	136,0	—	—	—	—
	B. Anlagezuwachsrechnung.						
20	Ausgaben	50,2	165,1	252,9	182,4	173,1	260,1

Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsjahre 1932 bis 1937.

Lfd. Nr.	Gegenstand	Geschäftsjahr 1932	1933	1934	1935	1936	1937
		in Millionen RM					
	Soll						
1	Fehlbetrag der Betriebsrechnung	66,7	136,0	—	—	—	—
2	Beitrag an das Reich für Reparationszwecke	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	—
3	Dienst der Kredite	25,9	33,1	26,3	38,0	47,3	46,3
4	Außerordentliche Abschreibung des Mindererlöses bei Ausgabe von Anleihen	—	—	—	—	22,2	—
5	Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	11,7	12,4	14,2	16,7	18,4	—
6	Zuweisung zur Ausgleichsrücklage	58,7	58,4	—	27,5	79,7 34,3[1]	88,4 9,9[1]
7	Rückstellung für Abwertungsforderungen des Reichs auf Grund des Gesetzes vom 23. Dezember 1936	—	—	—	—	71,4	—
8	Rücklage zur Einziehung der Vorzugsaktien	—	—	—	—	72,0	36,0
9	Dienst der Vorzugsaktien	75,7	75,7	75,7	75,7	75,7	75,7
10	Vortrag auf neue Rechnung	—	2,0	0,2	—	—	8,1
11	Zuweisung zu Rückstellungen	—	—	—	—	—	54,9
12	Zuweisung zur Dividendenrücklage	—	40,0	—	—	11,4	—
13	Zuweisung zur Sonderrücklage	—	40,0	—	—	10,3	—
14	Weitere Abgabe an die Reichskasse	—	—	—	—	—	37,8
	Zusammen	308,7	467,6	186,4	227,9	512,7	357,1
	Haben						
1	Vortrag aus dem vorhergehenden Geschäftsjahr	—	—	2,0	0,2	—	—
2	Überschuß der Betriebsrechnung	—	—	24,0	152,2	471,8	295,3
3	Aus der Niederschlagung von Reichskrediten	—	—	—	26,6	—	—
4	Außerordentliche Erträge	269,5	—	—	—	—	61,8
5	Aus Steuergutscheinen	36,9	135,3	17,1	6,6	3,8	bei lfd Nr 4
6	Aus Zuschüssen und Zinsvergütungsscheinen für Instandsetzungsarbeiten auf Grund des Gesetzes vom 21. September 1933 und Kursgewinnen	—	—	8,8	11,4	1,3	
7	Aus der Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	—	281,5	—	—	—	—
8	Aus der Rückgliederung der Eisenbahnen im Saarland	—	—	—	4,3	—	—
9	Aus der Neubewertung des Kredits a. d. Internationalen 5½% igen Anleihe des Deutschen Reichs 1930 und anderen Verbindlichkeiten in ausländischer Währung	—	50,8	7,5	0,1	35,8	bei lfd Nr 4
10	Zuweisung aus der gesetzlichen Dividendenrücklage	2,3	—	40,5	—	—	—
11	Zuweisung aus der gesetzlichen Ausgleichsrücklage	—	—	86,5	—	—	—
12	Zuweisung aus der Sonderrücklage	—	—	—	26,5	—	—
	Zusammen	308,7	467,6	186,4	227,9	512,7	357,1

[1] teilweise Nachholung aus 1935.

Bilanzen für den 31. Dezember 1932 bis 1937.

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Geschäftsjahr 1932	1933	1934	1935	1936	1937
		in Millionen RM					
	A. Vermögen						
1	Betriebsrecht an dem am 1. Oktober 1924 übernommenen Reichseisenbahnvermögen (abzüglich gesetzmäßige Abschreibung)	24 500,0	24 500,0	24 500,0	24 890,0	24 890,0	—
2	Ab 1. 1. 1937: Reichseisenbahnanlagen	—	—	—	—	—	29 300,0
3	Betriebsrecht am Anlagezuwachs seit 1. Oktober 1924	1 786,9	1 936,8	2 172,4	2 335,7	2 475,4	—
4	Ab 1. 1. 1937: Zugang zu den Reichseisenbahnanlagen	—	—	—	—	—	255,3
5	Beteiligungen: a) an der Gesellschaft „Reichsautobahnen"	—	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0
6	b) Sonstige	21,0	21,1	21,5	20,7	20,9	25,0
7	Betriebsvorräte	158,6	120,2	154,9	158,8	118,3	126,6
8	Kasse	11,7	15,0	14,2	16,0	16,6	19,8
9	Bankguthaben	429,1	447,7	505,1	467,0	630,9	321,1
10	Schecke	10,8	12,4	14,0	16,5	18,0	24,2
11	Wertpapiere	77,4	20,4	17,8	1,4	1,2	0,8
12	Wechsel	—	—	—	—	—	236,9
13	Steuergutscheine	36,9	172,2	151,6	119,1	82,3	43,1
	Forderungen:						
14	aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	7,1	6,9	2,4	4,0	5,3	8,1
15	sonstige Forderungen	118,2	152,3	154,2	155,1	122,3	159,8
16	Langfristige Forderungen	125,2	127,4	125,4	121,9	96,8	70,2
17	Forderungen an Reichsautobahnen aus Begebung von 4½% igen Reichsbahn-Schatzanweisungen 1936	—	—	—	—	400,0	400,0
18	Mindererlös bei Ausgabe von Anleihen	36,8	28,5	25,9	24,0	—	—
19	Übergangsrechnungen (ab 1931 nicht saldiert)	162,6	173,8	238,5	245,5	291,2	387,4
	Zusammen	27 482,3	27 784,7	28 147,9	28 625,7	29 219,2	31 428,3

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Geschäftsjahr 1932	1933	1934	1935	1936	1937
		in Millionen RM					
	B. Verbindlichkeiten						
1	Stammaktien	13 000,0	13 000,0	13 000,0	13 000,0	13 000,0	—
2	Ab 1. 1. 1937: Eigenkapital	—	—	—	—	—	17 000,0
3	Vorzugsaktien						
4	a) auf deren Erlös das Reich Anspruch hat	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0
5	b) deren Erlös der Deutschen Reichsbahn zufließt	581,0	581,0	581,0	581,0	581,0	581,0
6	Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am übernommenen Reichseisenbahnvermögen	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 390,0	11 390,0	—
7	Ab 1. 1. 1937: Wertberichtigung auf die Reichseisenbahnanlagen	—	—	—	—	—	10 647,1
8	Rückstellung für Abschreibung auf das Betriebsrecht am Anlagezuwachs	432,9	163,9	178,1	194,8	213,1	—
9	Rückstellung für Abwertungsforderungen des Reichs auf Grund des Gesetzes vom 23. 12. 1936	—	—	—	—	71,4	—
10	Ab 1. 1. 1937: Rückstellungen	—	—	—	—	—	149,1
11	Betriebsrücklage	756,1	756,1	756,1	756,1	756,1	—
12	Ausgleichsrücklage	66,8	125,3	38,7	66,3	146,0	290,0
13	Gesetzliche Dividendenrücklage	0,4	0,4	—	—	—	—
14	Rücklage für Einziehung der Vorzugsaktien	—	—	—	—	72,0	108,0
15	Sonderrücklage	—	—	40,0	13,5	23,8	—
16	Kredit aus der Internationalen 5½% igen Anleihe des Reichs 1930	278,9	222,5	210,9	206,8	172,1	156,2
17	6% ige fünfjährige Reichsbahnschatzanweisung 1930	150,0	150,0	150,0	—	—	—
18	4½% ige steuerfreie Reichsbahnanleihe 1931	257,1	261,7	262,3	262,7	262,7	210,2
19	4½% ige Reichsbahnschatzanweisungen 1935	—	—	—	150,0	150,0	150,0
20	4½% ige Reichsbahnschatzanweisungen 1936	—	—	—	—	500,0	500,0
21	Baukredite	90,6	122,1	151,2	256,0	328,1	324,4
22	Sonstige Verbindlichkeiten	174,6	623,0	998,1	934,4	638,9	503,3
23	Übergangsrechnungen (ab 1931 nicht saldiert)	118,2	121,0	205,6	238,4	292,6	300,9
24	Vortrag auf neue Rechnung	—	—	—	—	—	8,1
	Reingewinn (gem. Gewinn- und Verlustrechnung)	75,7	157,7	75,9	75,7	121,4	—
25	zur Verteilung wie folgt						
26	Vorzugsdiv.: Vorauszahlung Gruppe A, Serien IV und V	(12,3)	(12,3)	(12,3)	(12,3)	(12,3)	—
27	(noch zu verteil. Gruppe A, Serien I, II, III, und Rest Serien IV und V)	(63,4)	(63,4)	(63,4)	(63,4)	(63,4)	—
28	Vortrag auf neue Rechnung	(—)	(2,0)	(0,2)	(—)	(—)	—
29	Zuweis. z. Dividendenrücklage	(—)	(40,0)	(—)	(—)	(11,4)	—
30	Zuweis. z. Sonderrücklage	(—)	(40,0)	(—)	(—)	(—)	—
	Zuweis z. Ausgleichsrücklage (Nachholung)	(—)	(—)	(—)	(—)	(34,3)	—
	Zusammen	27 482,3	27 784,7	28 147,9	28 625,7	29 219,2	31 428,3

Bei der Beurteilung der Gesamtwirtschaftslage der Reichsbahn sind ihre großen außerbetrieblichen Lasten von besonderer Bedeutung. Dazu sind zu rechnen (Stand Ende 1937):

1.	Abgabe an die allgemeine Reichskasse 120 Mio RM + 37,8 Mio RM . . .		157,8 Mio RM
2.	Beförderungsteuer		254,7 „ „
3.	Besondere Personallast u. dgl. (Pensionen für Beamte, die anläßlich der Demobilisierung übernommen werden mußten)		160,0 „ „
4.	Mehrkosten aus neuer Grenzziehung		15,0 „ „
	zusammen		587,5 Mio RM,
	d. s. rd. 13,3 % der Betriebserträge des Jahres 1937.		
5.	Steuern und öffentliche Abgaben		23,8 Mio RM
6.	Zinsendienst:		
	a) Vorzugsdividende auf die ausgegebenen Vorzugsaktien . . .	75,7 Mio RM	
	b) Dienst der Schulden	46,3 „ „	
	c) Sonstige Zinsverpflichtungen, insbesondere aus Wechselkrediten	24,0 „ „	146,0 Mio RM
	zusammen		169,8 Mio RM.

Insgesamt betragen die außerbetrieblichen Lasten der Reichsbahn somit rd. 757 Millionen RM, d. h. mehr als ein Sechstel ihrer Betriebserträge für 1937. Gegen das Vorjahr mit 663 Millionen RM ist eine Erhöhung um 94 Millionen RM eingetreten.

Der bilanzmäßige Schuldenstand der Reichsbahn setzte sich Ende 1937 wie folgt zusammen:

1.	Vorzugsaktien	1081,0 Mio RM
2.	Young-Anleihe	156,2 „ „
3.	Reichsbahn-Schatzanweisungen 1935	150,0 „ „
4.	Reichsbahn-Schatzanweisungen 1936 (Reichsbahn-Anteil)	100,0 „ „
5.	Steuerfreie Reichsbahn-Anleihe 1931	210,2 „ „
6.	Baukredite	324,4 „ „
7.	Sonstige Verbindlichkeiten	503,3 „ „
	insgesamt	2525,1 Mio RM.

Der Gesamtschuldenstand ist um rd. 208 Millionen RM niedriger als Ende 1936.

Die zahlenmäßig günstigen Ergebnisse des Geschäftsjahres 1937 bestätigen den wirtschaftlichen Aufstieg der Reichsbahn und die daraus folgende Festigung ihrer finanziellen Lage. Sie dürfen aber nicht hinwegtäuschen über die großen Anforderungen, die gerade auf finanzwirtschaftlichem Gebiet in der nächsten Zukunft an die Deutsche Reichsbahn herantreten.

Die Reichsautobahnen, die im Jahre 1933 als Zweigunternehmen der Deutschen Reichsbahn errichtet worden sind, haben die Bauarbeiten im Jahre 1937 mit großem Erfolg fortgesetzt. Zum Jahresschluß befanden sich 2014 km Reichsautobahnen im Betrieb und weitere 1623 km im Bau. Die zur Finanzierung der Arbeiten erforderlichen Geldmittel sind durch Abmachungen mit dem Reichsminister der Finanzen sichergestellt worden.

D. Personalwesen.

Die anhaltende Verkehrssteigerung im Geschäftsjahr 1937 bedingte eine erhebliche Personalvermehrung. Die Dienstposten mußten vermehrt und zu ihrer Besetzung Ausbildungen für den Beamtendienst in größerem Umfang durchgeführt werden. Da sich schon Schwierigkeiten in der Gewinnung und Erhaltung des erforderlichen Personals sowie des jungen Nachwuchses, namentlich in den mitteldeutschen Bezirken, gezeigt hatten, wurde die Beibehaltung von rd. 32 000 Aushilfsarbeitern angeordnet. Im Durchschnitt des Jahres 1937 betrug die Kopfzahl 703 546, d. i. gegenüber 1936 eine Steigerung um 43 603 Köpfe oder um 6,6 %. Außerdem sind im Jahre 1937 für Arbeiten zu Lasten der Vermögensrechnung und des Vorschußkontos für Dritte 2848 Bahnunterhaltungsarbeiter und 663 Werkstättenarbeiter beschäftigt worden. Die Zahl der Beamten betrug Ende 1937 284 838. Für die großen Bauvorhaben der Reichsautobahnen hat die Reichsbahn 9176 Arbeiter, Angestellte und Beamte zur Verfügung gestellt, die in den vorstehenden Personalzahlen enthalten sind.

Die Verteilung der Gefolgschaft auf Beamte, Arbeiter und auf Dienstzweige geht aus der nachstehenden Übersicht hervor:

Gesamtpersonal im Jahresdurchschnitt	1937	%	1936	%
Beamte	283 562	40,3	282 260	42,8
Arbeiter	419 984	59,7	377 683	57,2
Zusammen	703 546	100,0	659 943	100,0
Das Gesamtpersonal verteilt sich auf:				
Verwaltung	48 857	7,0	45 911	7,0
Bahnunterhaltung	95 593	13,6	83 699	12,7
Bahnbewachung	31 435	4,5	30 252	4,6
Betriebs- und Abfertigungsdienst	237 195	33,7	225 573	34,2
Zugbegleitdienst	46 742	6,6	44 583	6,7
Lokomotivfahrdienst	72 792	10,3	69 246	10,5
Maschinentechnischer Dienst	51 419	7,3	49 694	7,5
Werkstättendienst in Betriebswerken	23 379	3,3	22 125	3,3
Werkstättendienst in Ausbesserungswerken	96 314	13,7	88 860	13,5

Es kommen an Personal auf:

	1937	1936
1 km durchschnittliche Betriebslänge .	12,92 Köpfe	12,14 Köpfe
100 000 Zugkilometer	85,47 „	85,41 „
100 000 Wagenachskilometer aller Art .	2,13 „	2,22 „
100 000 RM Betriebseinnahmen . . .	15,92 „	16,56 „
100 000 RM Betriebsausgaben	17,57 „	18,79 „

Die Reichsbahnbeamten, die bisher mittelbare Reichsbeamte waren, sind durch das „Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn" vom 10. Februar 1937 unmittelbare Reichsbeamte geworden. Die Beamten des höheren Dienstes, deren Ernennung und Entlassung bis dahin dem Verwaltungsrat und dem Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn vorbehalten war, werden jetzt wie bei den übrigen Reichsverwaltungen vom Führer und Reichskanzler ernannt und entlassen. Ab 1. Juli 1937 gelten auch für die Reichsbahnbeamten das Deutsche Beamtengesetz (DBG.), die Reichsdienststrafordnung (RDStO.) und die „Reichsgrundsätze über Einstellung, Anstellung und Beförderung der Reichs- und Landesbeamten" vom 14. Oktober 1936. Den besonderen Verhältnissen bei der Deutschen Reichsbahn ist durch Zusatzbestimmungen des Reichsverkehrsministers Rechnung getragen worden. Die Personalvorschriften des Reichsbahngesetzes und der Gesellschaftssatzung sowie das Reichsbahn-Personalgesetz und die Personalordnung für die Beamten der Deutschen Reichsbahn haben von gleichem Zeitpunkt ab keine Geltung mehr.

Um den Mangel an Kräften des bau- und vermessungstechnischen Dienstes möglichst zu beheben, ist für Beamte dieser Fachrichtungen der Eintritt in den Ruhestand über das 65. Lebensjahr hinausgeschoben worden. Beamte dieser Dienstzweige, die bereits im Ruhestande waren, wurden zur Wiederbeschäftigung im Angestelltenverhältnis gewonnen. Die im Jahre 1937 vom Reich auf rassepolitischem Gebiet getroffenen Maßnahmen sind auch beim Personal der Deutschen Reichsbahn durchgeführt worden.

Durch die schon im Jahre 1934 eingeleiteten Sondermaßnahmen sind rund 17 000 bewährte Kämpfer für die nationale Erhebung (14 000 Arbeiter und 3 000 Beamte) im Dienstverhältnis gefördert worden. Diese Zahl enthält nicht die Arbeiter, die nur durch Erhöhung der Dienstzeit um fünf Jahre gefördert wurden. Im Jahre 1937 wurde eine besondere Förderung oder Weiterförderung eingeführt für Inhaber des Ehrenzeichens der NSDAP. und solche Bediensteten, die bis zum 14. September 1930 ihren Eintritt in die NSDAP. erklärt haben oder die bereits vor diesem Zeitpunkt und bis zum Eintritt in die Partei der HJ, der SA oder

der ᛋᛋ angehört haben. Hierdurch werden weitere 4000 Bedienstete angestellt oder befördert. Durch die im Jahre 1935 eingeleiteten Maßnahmen zur Anstellung der Frontkämpfer sind bis Ende 1937 rd. 16 000 Frontkämpfer angestellt worden.

Mit der Einstellung von Dienstanfängern wurde fortgefahren. Es sind einberufen worden: für den gehobenen mittleren nichttechnischen Dienst 860, für den gehobenen mittleren technischen Dienst 900, für den einfachen mittleren nichttechnischen Dienst 600, für den einfachen mittleren technischen Dienst 400 und für den unteren Dienst 650. Darunter befanden sich 1300 Versorgungsanwärter. Außerdem wurden 950 jugendliche Arbeiter (Junghelfer) angenommen, die als künftiger Nachwuchs für die Beamtenstellen gedacht sind.

In der Besoldung der Beamten hat sich außer einigen in Anlehnung an das Reich durchgeführten unwesentlichen Ergänzungen der Besoldungsordnung nichts geändert. An wesentlichen Lohnmaßnahmen, mit denen auch eine Änderung der Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn (Dilo) verbunden war, sind zu nennen:

a) Die Herabsetzung der Lebensaltersgrenze, bei der Vollohn gewährt wird, von 24 auf 21 Jahre mit Wirkung vom 1. Juli 1937,

b) die Aufhebung der unterschiedlichen lohngruppenmäßigen Entlohnung der männlichen und weiblichen Arbeiter,

c) die Zahlung eines Familienlohnes an Arbeiter mit fünf und mehr Kindern in Höhe von je 10 RM für das fünfte und weitere Kind ab 1. Januar 1937.

Rund 15 000 Reichsbahnarbeitern wurde in Anerkennung ihrer Verdienste als alte Nationalsozialisten die der Lohnberechnung zugrunde zu legende Dienstzeit um fünf Jahre verbessert. Im übrigen konnte eine Reihe kleinerer Mängel in der Dienst- und Lohnordnung und in der Gewährung von Dienstbefreiung für Zwecke der NSDAP. usw. behoben werden. Der Urlaub der jugendlichen Arbeiter, der Lehrlinge und der Junghelfer wurde im Benehmen mit den übrigen Reichsressorts einheitlich geregelt und erfuhr eine wesentliche Erweiterung. Dabei wurde auch die Beurlaubung zur Teilnahme an Lagern und Urlaubsfahrten der HJ angemessen verbessert.

Die gesetzgeberische Arbeit auf dem Gebiet der Neuordnung der Sozialversicherung konnte im Geschäftsjahr 1937 noch nicht abgeschlossen werden, vielmehr harrt auch jetzt noch eine Reihe wichtiger Aufgaben ihrer Lösung. Einen gewissen Fortschritt brachte lediglich das Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung vom 21. De-

zember 1937. Die Neubearbeitung der Satzung der Reichsbahn-Versicherungsanstalt, die nach der Zusammenlegung der früheren Reichsbahnarbeiterpensionskassen und der Übernahme der Versicherungseinrichtungen des Saargebiets in Angriff genommen wurde, konnte daher gleichfalls noch nicht abgeschlossen werden. Inzwischen ist aber das Satzungsrecht der Zusatzversicherung der Abteilung B teilweise erneuert und vereinfacht worden; so sind vor allem die Bestimmungen über die Kürzung und das Ruhen der Renten neu gefaßt worden. Die geldliche Lage der Reichsbahn-Versicherungsanstalt ist gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen war die Finanzlage günstig. Der Krankenstand war im Durchschnitt nicht höher als im Vorjahr. Die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn, eine freiwillige Zuschußkranken- und Sterbegeldversicherung für die Reichsbahnarbeiter, hat sich finanziell günstig entwickelt. Die geldliche Lage der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung hat sich gegenüber dem Vorjahr gebessert, so daß die Leistungen nicht verkürzt zu werden brauchen. Die am 1. Januar 1937 durchgeführte Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes, die für die Beamten des Außendienstes die freie Arztwahl in Erkrankungsfällen brachte, andererseits den vertrauensärztlichen Dienst weiter ausbaute, hat sich reibungslos vollzogen und nach den bisherigen Beobachtungen auch bewährt. Die Maßnahmen zum Unfallschutz der Gefolgschaftsmitglieder wurden weiter ausgebaut. Die technischen Schutzvorrichtungen wurden verbessert, die Unfallverhütungsvorschriften erweitert sowie neue Unfallverhütungsbilder und -werbeblätter herausgegeben.

Im übrigen wurden die Selbsthilfeeinrichtungen der Gefolgschaft sowie die Bestrebungen der Reichsbahn-Turn- und -Sportvereine weitgehend unterstützt. Auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge hatte die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1937 wesentlich größere Aufgaben zu bewältigen als im Jahre 1936. Die Auswirkungen des Vierjahresplans, insbesondere die Schaffung neuer und die Verlagerung bestehender Industrien und die dadurch ausgelösten Verkehrs- und Personalverschiebungen, das weitere Anwachsen der Betriebs- und Verkehrsleistungen und damit auch des Personalkörpers der Deutschen Reichsbahn nötigten die Deutsche Reichsbahn zur Durchführung eines großzügigen Wohnungsbauprogramms. Es galt dabei in erster Linie, billige Arbeiterwohnstätten zu schaffen, den Siedlunggedanken tatkräftig fortzuführen und die vor allem in Mitteldeutschland und den Grenzgebieten entstandenen besonderen Wohnungsschwierigkeiten zu beheben. Zur Erreichung dieses Zieles wurden im Jahre 1937 insgesamt etwa 4200 Wohnungen gegenüber

rund 2400 Wohnungen im Jahre 1936 für Reichsbahnbedienstete neu erstellt oder in Angriff genommen, und zwar ausschließlich Arbeiterwohnstätten und Kleinwohnungen. Daneben wurden in geringem Umfange reichsbahneigene Wohnungen gebaut.

E. Bauwesen

Das Netz der Deutschen Reichsbahn umfaßte Ende 1937 54 522 km Eigentumslänge gegenüber 54 458 km Ende 1936. Die Schiffsstrecken der Reichsbahn sind mit 671 km gegenüber dem Vorjahr unverändert geblieben. Die bedeutendsten von ihnen sind die Fährverbindungen Saßnitz Hafen—Trelleborg (107 km) und Warnemünde—Gedser (42 km) und die Linien der Bodenseeschiffahrt (insgesamt 195 km).

Die Bautätigkeit konnte im Geschäftsjahr 1937 ähnlich wie in den Vorjahren planmäßig fortgeführt werden. Zahlreiche Streckenneubauten wurden weiter fortgeführt und fertiggestellt. U. a. konnte die rund 25 km lange eingleisige Nebenbahn Borna—Großbothen am 3. Oktober 1937 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Von den im Osthilfegesetz vorgesehenen Bahnen konnte die 11 km lange Teilstrecke Preußisch Eylau—Stablack der Neubaustrecke Heiligenbeil—Zinten—Preußisch Eylau am 1. Dezember 1937 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Bei dem Bauvorhaben Brieg—Namslau—Neumittelwalde wurden die Bauarbeiten soweit gefördert, daß ein etwa 12 km langer Teilabschnitt zur Bedienung des Wagenladungsverkehrs dem Betrieb übergeben werden konnte. Von der Ostertalbahn wurde die rund 10 km lange Strecke Ottweiler—Niederkirchen dem Verkehr übergeben. Von den größeren Streckenbauten, die noch im Gange sind, ist an erster Stelle der Bau der Nordsüd-S-Bahn in Berlin zu nennen. Es wurden die Tunnelrohbauarbeiten fortgeführt zwischen Voßstraße und Bellevuestraße einschließlich der Unterfangung des Palasthotels, in der Saarlandstraße zwischen Hotel Fürstenhof und Askanischer Platz sowie am Anhalter Bahnhof. Auch die Bauarbeiten zur Unterfahrung des Postbahnhofs in der Luckenwalder Straße und zur Herstellung des Überführungsbauwerks der Ringbahngleise über die Postgleise nahmen ihren Fortgang. Begonnen wurden die Arbeiten zur Herstellung des Untergrundbahnhofs Potsdamer Platz zwischen Bellevuestraße und Hotel Fürstenhof. Im südlichen Abschnitt ergab sich die Notwendigkeit, die Planung an die vom Führer angeordnete Umgestaltung der Reichshauptstadt und den damit verbundenen Umbau der Berliner Bahnanlagen anzupassen. Die Arbeiten mußten auf dem Abschnitt Großgörschenstraße—Kolonnenstraße für einige Zeit unterbrochen werden, bevor sie nach den

neuen Plänen fortgesetzt werden konnten. Die Bauarbeiten an der Neubaustrecke Hannover—Celle sind soweit gefördert worden, daß der Betrieb am 15. Mai 1938 auf der Strecke aufgenommen werden konnte. Die Erdarbeiten für die Bäderbahn Lietzow—Binz sind beendet, die Verlegung des Oberbaues und der Bau der Bahnhöfe KdF-Bad und Binz sind eingeleitet.

Der zwei- und mehrgleisige Ausbau von Strecken machte weitere Fortschritte. So wurde am 16. April 1937 das 3. und 4. Gleis der Strecke Berlin-Charlottenburg—Wannsee in Betrieb genommen. Der viergleisige Ausbau der Linie Köln—Düsseldorf—Duisburg wurde planmäßig fortgeführt, ebenso der zweigleisige Ausbau der Strecke Stuttgart Zuffenhausen—Renningen.

Im übrigen sind Um- und Erweiterungsbauten zahlreicher Bahnhöfe und sonstiger Betriebs- und Verkehrsanlagen, die den Anforderungen des gestiegenen Verkehrs nicht mehr gewachsen waren, durchgeführt oder in Angriff genommen worden, so z. B. in Nürnberg im Zusammenhang mit dem Ausbau des Parteitaggeländes. Der Ausbau des Rhein-Ruhr-Netzes, der Hamburger Bahnen sowie die zahlreichen Bahnhofserweiterungen — wie z. B. Berlin-Zoologischer Garten, Duisburg, Düsseldorf, Oberhausen und im mitteldeutschen Raum Bitterfeld, Halle, Leipzig-Wahren, Wittenberg (Pr. Sa.), Wolfen usw. — wurden kräftig gefördert. Im Hochbau wurde an zahlreichen neuen Empfangsgebäuden, außerdem an Unterstellschuppen für die Reichsbahnkraftfahrzeuge und Triebwagen und vor allem an Bauvorhaben zur Unterbringung des Personals in gesunden Wohnungen und an gesunden Arbeitsplätzen weitergeschaffen im Einklang mit den Bestrebungen des Amtes „Schönheit der Arbeit".

Die Durchführung der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues war in starkem Maße von der Stofffrage und dem Arbeitermangel abhängig. Nach Möglichkeit wurden die Arbeiten gefördert, die nur mit heimischen Rohstoffen ausgeführt werden konnten. Durch Einschränkung der Gleiserneuerung wurde der Stahlverbrauch weiter herabgesetzt, nachdem schon das ursprünglich vorgesehene Erneuerungsprogramm gedrosselt war. Es wurde daher in stärkerem Maße Schwellen- und Bettungserneuerung ausgeführt. Aber auch in der Weichenerneuerung ergaben sich Hemmnisse, in erster Linie, weil die Werke infolge Überbeanspruchung nicht zur festgesetzten Zeit liefern konnten. Diese Mängel ließen sich auch trotz stärkster Inanspruchnahme der eigenen Werke nicht immer beheben. Aus all diesen Gründen konnten insgesamt nur 1238 km Gleise und 5512 Weicheneinheiten erneuert werden. Dies

wirkte sich wieder auf die Gleisauswechslung in den Gleisen der 2. und 3. Ordnung aus, wo an Stelle der geplanten 1988 km nur 1536 km ausgewechselt werden konnten. Dagegen konnten die Arbeiten, die keinerlei Stoffe erforderten, stark vorwärts getrieben werden, so daß die Rückstände vergangener Jahre in der planmäßigen Gleispflege zum Teil wieder aufgeholt wurden.

Zur Ermöglichung von Fahrgeschwindigkeitssteigerungen wurden auf einer weiteren Reihe von Schnellzugstrecken die Abstände der Vorsignale vom zugehörigen Hauptsignal auf 1000 m erhöht und hierbei Vorsignale mit Zusatzflügel eingeführt. Gleichzeitig wurde in erheblichem Umfang mit dem Einbau von Zugbeeinflussungseinrichtungen fortgefahren. Auf zahlreichen Nebenbahnen sind zwecks Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit die Sicherungsanlagen durch Aufstellen von Ein- und Ausfahrsignalen, Einbau von Flankenschutzeinrichtungen usw. ergänzt und zum Teil Zugmelde- und Läuteanlagen hergestellt worden. An der Sicherung der Wegübergänge wurde mit gutem Erfolg weitergearbeitet. Eine große Anzahl von Wegübergängen konnte durch Über- und Unterführungen oder durch den Bau von Längswegen ersetzt werden. An einer Reihe anderer Wegübergänge wurde die Sicherheit durch die Aufstellung von Warnlichtanlagen erhöht. Abgeschlossen ist die Kennzeichnung der Reichsstraßenübergänge durch Wegebaken. An annähernd 2000 Wegübergängen konnten verbesserte Beleuchtungseinrichtungen eingebaut werden. Eine Anzahl fernbedienter Schranken wurde durch nahbediente ersetzt, an zahlreichen unbeschrankten Wegübergängen die Sichtverhältnisse verbessert.

Die im Rahmen des Vierjahresplans erfolgte Stahl- und Eisenkontingentierung zwang auch zu einer stärkeren Einschränkung bei der Beschaffung von eisernen Oberbaustoffen. Hinzu kamen auch Ausfälle in den Lieferungen, namentlich im ersten Halbjahr. Auch die Werke der Kleineisenindustrie und die Weichenfabriken blieben vielfach mit ihren Lieferungen im Rückstand. An Holzschwellen wurden rund 4 Millionen Stück beschafft. Der Bezug von Gleisschotter ist gegenüber 1936 nicht unwesentlich gestiegen, zum Teil wegen des größeren Bedarfs für Bauausführungen. Leider ergaben sich auch hier im Sommer und Herbst Verzögerungen bei den Lieferungen. An Oberbaustoffen wurden im Jahre 1937 verbraucht: Schienen rund 150 000 t, Kleineisen rund 100 000 t, Weichen rund 45 000 t, eiserne Weichenschwellen rund 29 000 t, eiserne Bahnschwellen rund 93 000 t, hölzerne Bahnschwellen rund 4,1 Millionen Stück, hölzerne Weichenschwellen rund 329 000 m und Bettungsstoffe (Kies und Steinschlag) rund 6,8 Millionen cbm. An

Bahnunterhaltungsarbeitern waren im Jahresdurchschnitt 1937 67 360 Tagewerksköpfe beschäftigt gegenüber 56 881 in 1936, d. s. 18,4 % mehr.

Auf dem Gebiete des Brückenbaues wurde wie in früheren Jahren das Hauptaugenmerk auf die Erneuerung und Instandsetzung schadhafter oder überalterter Bauwerke gerichtet. Die trotz der gestiegenen Gesamtproduktion an Eisen durch besondere Bedürfnisse auftretende Stahlverknappung verlagerte dabei im allgemeinen das Schwergewicht im Brückenbau auf die Erhaltung massiver Bauwerke und Bauwerksteile. Zu nennen sind hier die Erneuerung und Verbesserung von Abdichtungen, die Beseitigung von Schäden an Pfeilern, Gewölben und Widerlagern durch Auspressen mit Mörtel und durch Anbringen von Verstärkungen. Bei Erneuerungen, bei denen die massive Bauweise nicht durchführbar war, wurde einer stahlsparenden Bauweise — Benutzung hochwertiger Baustähle, Anwendung des Schweißverfahrens, Vermeidung von Walzträgern, Anwendung des Leichtbaues bei Brückenfahrbahnen — der Vorzug gegeben. Die Zusammenarbeit mit Forschungsanstalten brachte beachtliche Fortschritte auf dem Gebiet der Schweißtechnik und in der Ausnutzung neuartiger Stahlsorten, wodurch leichtere und gefälligere Bauwerke ermöglicht wurden.

Die Sicherungs- und Fernmeldeanlagen sind an vielen Stellen ergänzt und verbessert worden. Eine größere Zahl veralteter und abgenutzter Stellwerke wurde vollständig erneuert und hierbei durch mechanische Stellwerke der Einheitsform oder durch elektrische Kraftstellwerke ersetzt. Die Ausrüstung mit elektrischer Streckenblockung wurde fortgesetzt. Auf der Berliner S-Bahn wurden 50 km Gleisstrecke mit selbsttätiger Streckenblockung ausgerüstet. Durch den Einbau von Zungenriegeln, Zungenprüfern, Einzelsicherungen, Fahrstraßenfestlegungen, Flankenschutzeinrichtungen, Gleisfreimeldeanlagen sowie durch die Aufstellung von Vorrück-, Ersatz-, Bremsprobe- und Ausfahrvorsignalen und Wartezeichen konnte auf vielen Bahnhöfen die Sicherheit erhöht und die Betriebsabwicklung erleichtert werden. Die Fernsprechverbindungen für den Nah- und Fernverkehr sind vermehrt und zahlreiche neue Fernsprech-Selbstanschlußämter in Betrieb genommen oder erweitert worden. Die Fernsprechverbindungen wurden so ergänzt, daß die Teilnehmer der Selbstanschlußämter von Reichsbahndirektion zu Reichsbahndirektion selbständig wählen können. Auf mehreren Bahnhöfen wurden Betriebsüberwachungsstellen sowie Lautsprecheranlagen für die Regelung des Personenverkehrs und auf einigen Strecken Zugüberwachungsanlagen eingerichtet.

F. Fahrzeugpark.

Die steigenden Verkehrsbedürfnisse, vor allem die Spitzenleistungen zu den großen Festen und anläßlich der nationalen Kundgebungen und Veranstaltungen der Partei und ihrer Gliederungen sowie die Spitzen des gesteigerten Herbstgüterverkehrs haben an die Reichsbahn Anforderungen gestellt, die nur durch äußerste Ausnutzung des Fahrzeugparks bewältigt werden konnten.

Im Geschäftsjahr 1937 sind eine große Anzahl Lokomotiven der bewährten Einheitsbaureihen 01, 03, 24, 64, 86 und 89 beschafft worden. Für den mittelschweren Güterzugdienst wurden neue Einheitslokomotiven der Baureihe 41 und für den schweren Güterzugdienst solche der Baureihe 45 in Dienst gestellt. Ferner wurde eine neue Stromlinien-Schnellzuglokomotive für 175 km/h mit Kohlenstaubfeuerung und vorn liegendem Führerstand angeliefert. Für den Henschel-Wegmann-Dampfzug wurde eine zweite Stromlinien-Schnellzugtenderlokomotive in Auftrag gegeben. Im Schnellzugdienst ließ der Betrieb der neuen Stromlinien-Schnellzuglokomotiven der Baureihe 03 die technischen und wirtschaftlichen Vorteile der Stromlinienverkleidung in einer 15prozentigen Kohlenersparnis gegenüber unverkleideten Lokomotiven gleicher Bauart erkennen.

Wesentliche Neuerungen sowohl im Wagenteil als auch im Motor kennzeichneten die Entwicklung im Triebwagenbau mit eigener Kraftquelle. Angeliefert und in Betrieb genommen wurde eine größere Zahl zwei- und vierachsiger Dieseltriebwagen von 150-, 300-, 360- und 420-PS-Leistung nebst zugehörigen Steuer- und Beiwagen. Mit der Umstellung auf heimische Treibstoffe hat sich der Monatsverbrauch an Kraftstoffen für Triebwagendieselmotoren im Laufe des Geschäftsjahres 1937 verdreifacht.

Im Personenwagenbau wurden die in den letzten Jahren entwickelten Bauformen für D-Zugwagen und vierachsige Durchgangspersonenwagen beibehalten und hiernach eine größere Anzahl im Geschäftsjahr 1937 beschafft. Sämtliche Wagen erhielten Drehgestelle Görlitzer Bauart mit der neuen vierten Federung. Einige D-Zugwagen wurden mit windschnittiger Außenform und entsprechend neu durchgebildeten Einstiegen angeliefert.

Im Güterwagenbau wurden einige Wagengattungen in geschweißter Bauweise mit einer Laufeignung für höhere Geschwindigkeiten neu entwickelt. Die Arbeiten für die Durchbildung zweiachsiger offener Güterwagen mit mehr als 20 t Ladegewicht wurden aufgenommen.

Auf dem Gebiet des Bremswesens wurde die Hikss-Bremse für Schnellzüge weiter erprobt und entwickelt. Für Personenwagen und schnellfahrende Güterwagen wurde die Hikp-Bremse als vereinfachte Bauform der Hikp-Bremse durchgebildet.

Ende 1937 waren insgesamt 2031 Lastkraftwagen vorhanden. Von den im Laufe des Jahres bestellten Lastkraftwagen für 6 t Nutzlast und Lastkraftwagen für 3,5 t Nutzlast mit einem Dieselmotor einer Einheitsbauart konnten bisher nur einige Fahrzeuge angeliefert werden. Die Zahl der Anhänger konnte bis Ende 1937 auf 1207 Stück erhöht werden. Insbesondere wurden größere Anhänger für 10 bis 11 t Nutzlast beschafft. Mit mehreren neuartigen Getrieben, die die Schaltarbeit erleichtern sollen, wurden Versuche aufgenommen. Durch Beschaffung neuer Reisewagen stieg die Zahl der Schnellreisewagen bis zum Jahresende auf 90 Stück und die der Überlandreisewagen auf 64 Stück. Der Reisewagenbetrieb wurde auf weitere Strecken bei 18 Reichsbahndirektionen ausgedehnt.

Für die Beschaffung sämtlicher Fahrzeugarten (Dampf-, elektrische und Kleinlokomotiven, Triebwagen, Personen-, Gepäck- und Güterwagen sowie Schiffe und Straßenkraftfahrzeuge) wurden im Geschäftsjahr 1937 197,6 Millionen RM ausgegeben gegenüber 125,1 Millionen RM in 1936.

Die Bestandzahlen bei fast allen Fahrzeugarten weisen im Vergleich zu 1936 eine leichte Erhöhung auf. Es waren am Jahresende 1937 im Vergleich zu 1936 vorhanden:

	1937	1936	1937 zu 1936 + %
Dampflokomotiven	20 166	20 187	— 0,1
Kleinlokomotiven	1 127	1 082	+ 4,2
Elektrische Lokomotiven	543	521	+ 4,2
Elektrische Triebwagen	1 123	1 107	+ 1,4
Sonstige Triebwagen	639	581	+ 10,0
Steuerwagen	914	891	+ 2,6
Beiwagen	984	932	+ 5,6
Personenwagen	60 629	60 339	+ 0,5
Gepäckwagen	19 969	20 045	— 0,4
Güter- und Bahndienstwagen	593 088	595 360	— 0,4

Der Kohlenverbrauch betrug 15,8 Millionen t und somit 1,3 Millionen t = 8,9 % mehr als 1936. Der Wert der 1937 eingekauften sonstigen Betriebsstoffe belief sich auf rund 44,2 Millionen RM gegenüber 39,1 Millionen RM im Vorjahr. Der Einkauf der Stoffe für elektrische

Anlagen erforderte 1937 einen Aufwand von 8,6 Millionen RM gegenüber 6,9 Millionen RM im Vorjahr. Die Ausgaben für den Einkauf von Werkstoffen betrugen 78,3 Millionen RM gegenüber 72,1 Millionen RM im Jahre 1936. Für die Unterhaltung und Verbesserung der Fahrzeuge wurden 1937 für 48,2 Millionen RM Ersatzstücke eingekauft gegenüber 53,0 Millionen RM im Jahre 1936.

Die gesteigerten Betriebsleistungen stellten an den Werkstättendienst hohe Anforderungen. Die unzureichenden Fahrzeug-Neubeschaffungen brachten es mit sich, daß die für den Betrieb vorhandenen Zugkräfte und Wagen beschleunigt ausgebessert und die zur Ausmusterung vorgesehenen überalterten Fahrzeuge nochmals sorgfältig aufgearbeitet wurden. Infolge der gespannten Rohstofflage mußten in großem Umfange anfallende Ersatzteile aufgearbeitet, Schmiede- und Preßteile aus Altstoffen hergestellt werden. Für die Bewältigung des starken Herbstverkehrs konnte der Schadwagenbestand auf rund 19 000 Güterwagen = rund 3 % heruntergearbeitet werden. Zur Unterstützung der Bemühungen der Reichsregierung, für die schulentlassene Jugend Lehrstellen zu schaffen und um auch den Facharbeitermangel zu beheben, wurde die Zahl der Lehrlinge über den eigenen Bedarf hinaus erhöht. Die Zahl der Lehrlinge betrug im Jahresdurchschnitt 1937 7675 gegenüber 6132 in 1936, d. s. 25,2 % mehr. In den Reichsbahn-Ausbesserungswerken und den Werkstätten der Bahnbetriebswerke waren an Werkstättenarbeitern im Jahresdurchschnitt 1937 101 503 Tagewerksköpfe beschäftigt gegenüber 93 736 in 1936, d. s. 8,3 % mehr.

In den Reichsbahn-Ausbesserungswerken Braunschweig, Gleiwitz-Wagen, Limburg, München-Freimann, Oppeln und Trier wurde der Bau neuer Lehrlingswerkstätten in Angriff genommen. Aus organisatorischen und wirtschaftlichen Gründen wurde im Jahre 1937 die Betriebsabteilung Saarbrücken Hbf. geschlossen, die Betriebsabteilung Ludwigshafen, die zum Reichsbahn-Ausbesserungswerk Kaiserslautern gehörte, dem Reichsbahn-Ausbesserungswerk Darmstadt-Wagen angegliedert und die Betriebsabteilung Jena in ein Reichsbahn-Ausbesserungswerk umgewandelt.

Im Jahre 1937 betrug der Kostenaufwand für Erhaltung der Fahrzeuge 563,5 Millionen RM gegenüber 539,9 Millionen RM in 1936, d. s. 4,4 % mehr. An Stelle der devisenzehrenden Fremdstoffe wurden in der Fahrzeugunterhaltung in weit erhöhtem Umfange Heimstoffe verwendet. Unter Einsatz besonderer Ingenieure und Meister konnte eine sorgfältige Bewirtschaftung aller anfallenden Alt- und Abfallstoffe eingerichtet und Neustoffe erspart werden.

G. Verwaltung.

In Verfolg der Erklärungen des Führers und Reichskanzlers in der Reichstagssitzung vom 30. Januar 1937 wurde am 10. Februar 1937 das „Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn" beschlossen, das am 12. Februar 1937 in Kraft getreten ist. Durch dieses Gesetz und durch die gleichzeitige Vereinigung des Postens des Generaldirektors mit dem des Verkehrsministers ist die „Autonomie" der Reichsbahn beseitigt worden. Das Nebeneinander von „Aufsicht" und „Leitung" der Reichsbahn ist verschwunden. Die Hauptverwaltung der Reichsbahn als die vom Generaldirektor geleitete Behörde ist im Reichsverkehrsministerium aufgegangen; ihre Abteilungen sind zu Ministerialabteilungen geworden. Auch sonst kommt die Rückgliederung zum Reich darin deutlich zum Ausdruck, daß die Geschäftsstellen der Reichsbahn wieder unmittelbare Reichsbehörden geworden sind.

An größeren Maßnahmen organisatorischer Art ist zu erwähnen: Die im Jahre 1936 beschlossene Auflösung der Reichsbahndirektion Ludwigshafen ist am 1. April 1937 durchgeführt worden. Einige Strecken wurden am 1. Februar 1937 der Reichsbahndirektion Karlsruhe zugeteilt. Weitere Strecken gingen am 1. April 1937 auf die Reichsbahndirektionen Mainz und Saarbrücken über. Gleichzeitig mit der Auflösung der Reichsbahndirektion Ludwigshafen wurden verschiedene Änderungen in der Bezirkseinteilung unter den Reichsbahndirektionen Karlsruhe, Mainz, Saarbrücken und Stuttgart vorgenommen. Um der Stadt Ludwigshafen einen Ausgleich für den Verlust der Reichsbahndirektion zu geben, wurde dort am 1. April 1937 der Verkehrskontrolldienst der bisherigen Verkehrskontrollen I und II Darmstadt, I und II Ludwigshafen, I Karlsruhe und I Stuttgart zu zwei großen Verkehrskontrollen I und II Ludwigshafen zusammengefaßt, die der Reichsbahndirektion Mainz unterstellt wurden.

Im Zusammenhang mit der staatsrechtlichen Bildung Groß-Hamburg wurde infolge Einbeziehung der Stadt Altona in das Gebiet der Hansestadt Hamburg die Reichsbahndirektion Altona am 1. April 1937 in „Reichsbahndirektion Hamburg" umbenannt.

Zur Förderung der Arbeiten der Reichsbahn im Zusammenhang mit der bevorstehenden baulichen Neugestaltung von Berlin und München wurden in diesen beiden Städten Reichsbahn b a u direktion mit den Befugnissen und der Stellung von Reichsbahndirektionen errichtet. Die Reichsbahn b a u direktion Berlin besteht seit 1. Juli 1937 und die Reichsbahn b a u direktion München seit 1. Januar 1938.

An Stelle der bei einigen Reichsbahn-Ausbesserungswerken bestehenden Versuchsabteilungen traten mit dem 1. Januar 1938 besondere

Reichsbahn-Versuchsämter für die verschiedenen Fachgebiete unter der einheitlichen Leitung des Reichsbahn-Zentralamts Berlin, und zwar:

1. Reichsbahn-Versuchsamt für Lokomotiven und Triebwagen in Grunewald,
2. Reichsbahn-Versuchsamt für Wagen in Grunewald,
3. Reichsbahn-Versuchsamt für Bremsen in Grunewald,
4. Chemisches Versuchsamt der Reichsbahn in Brandenburg-West,
5. Reichsbahn-Versuchsamt für Lagerversuche und Lagergießereien in Göttingen.

Auch der Vermessungsdienst wurde gleichfalls mit Wirkung vom 1. Januar 1938 durch Einrichtung von Vermessungsämtern bei den Reichsbahndirektionen neugeordnet.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft und die Braunschweigische Landes-Eisenbahn-Gesellschaft, bei denen die Deutsche Reichsbahn schon seit längerer Zeit die Aktienmehrheit besaß, sind in das Eigentum des Reiches überführt worden. Die organisatorische Eingliederung der beiden Bahnen in das Reichsbahnnetz ist vom 1. Januar 1938 ab durchgeführt worden.

Der Ablauf des Genfer Abkommens über die Oberschlesischen Eisenbahnen am 14. Juli 1937 gab Anlaß, die beiden Reichsbahndirektionsbezirke in Schlesien nach den Bezirks-, Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnissen neu abzugrenzen. Infolgedessen sind am 1. Januar 1938 verschiedene Strecken der Reichsbahndirektion Breslau mit rund 400 km der Reichsbahndirektion Oppeln zugeteilt worden.

Im Geschäftsjahr 1937 haben 1760 Ausländer gegenüber 1320 im Vorjahr aus 40 verschiedenen Ländern die Deutsche Reichsbahn besucht, um ihre Anlagen zu besichtigen und sich über Verkehrseinrichtungen zu unterrichten. Insbesondere waren es die Reichsbahn-Ausbesserungswerke und ihre Einrichtungen, die Baustellen der Berliner Nordsüd-S-Bahn, die Signalanlagen, der elektrische Zugbetrieb und seine Anlagen, die neuen Triebwagen und Lokomotiven, der neuzeitliche Oberbau sowie die mit Voith-Schneider-Propellern ausgerüsteten Bodenseeschiffe, für die das Ausland Interesse zeigte.

Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen beschäftigte sich hauptsächlich mit folgenden Arbeiten: Fortbildung der finanzstatistischen Tabellen der Vereinsstatistik; Neubearbeitung der Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen für den Reiseverkehr auf den Eisenbahnen europäischer Länder; Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen über die Zollbehandlung; Neuregelung des Verfahrens bei der Übergabe und Übernahme von Güter-

wagen; Neubearbeitung des Vereins-Personenwagenübereinkommens u. a. m.

Der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband befaßte sich in der Hauptsache mit der Neuherausgabe verschiedener Vorschriften. So sind z. B. die Personenbeförderungsvorschriften Teil II über Beförderung von Reisegepäck und Expreßgut neu herausgegeben worden. Ferner sind die Deutschen Zollvorschriften im Eisenbahngüterverkehr neu erschienen.

Die Fachausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes haben in der zweiten Hälfte Juni 1937 in Paris getagt. Der Geschäftsausschuß tagte im November 1937 in Neapel. Das sehr reichhaltige Arbeitsprogramm der Ausschüsse umfaßte über 70 Fragen.

Die Internationale Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung hielt ihre Tagung Anfang Juni 1937 in Paris ab. Die Deutsche Reichsbahn war an allen Verhandlungen, bei verschiedenen Fragen auch als Berichterstatter, beteiligt.

E. Ziche, Berlin.

Die Sonderstellung der Reichseisenbahnanlagen im Baurecht, insbesondere ihr Verhältnis zum nachbarlichen Privatrecht.

(Zugleich ein Beitrag zu den baurechtlichen Fragen bei der Elektrifizierung von Reichsbahnstrecken.)

Von

Reichsbahnrat Dr. **Martin Koch** in Berlin.

I. TEIL:

Die Planfeststellung und ihre unmittelbaren Rechtswirkungen.

1. Einleitung und Abgrenzung des Themas.

Die Rechtswissenschaft wie die Praxis der Gerichte und Verwaltungsbehörden müssen sich heute mehr und mehr mit der grundsätzlichen Frage befassen, inwieweit öffentliche, d. h. der Allgemeinheit dienende Anlagen in ihren rechtlichen Beziehungen zur Umwelt nach den allgemeinen privatrechtlichen Grundsätzen zu beurteilen sind und inwieweit sie mit Rücksicht auf ihre höhere Zweckbestimmung eine öffentlich-rechtliche Sonderstellung einnehmen, die auch das Privatrecht überschattet[1].

Nach unserer neuen, vom Gemeinschaftsgedanken beherrschten Rechtsauffassung wird man sich der weitgehenden Annahme einer solchen Sonderstellung der öffentlichen Anlagen nicht mehr verschließen. Neue Gesetze lassen die Entwicklung in dieser Richtung

[1] Die Einteilung des objektiven Rechts in zwei sich gegenüberstehende Arten des Rechts ist nach unserer heutigen Rechtsauffassung nicht mehr im bisherigen Sinne aufrechtzuerhalten. Die Rechtsordnung stellt ein einheitliches Gebilde dar, das in jedem Falle der Gesamtheit des Volkes zu dienen hat. Allerdings wird man auch innerhalb dieses umfassenden Gemeinschaftsrechtes inhaltlich voneinander scheiden müssen das Gemeinschaftsrecht im engeren Sinne (früher öffentliches Recht), das die Verhältnisse der Gemeinschaft selbst regelt, und ein Gemeinschaftsrecht im weiteren Sinne (früher Privatrecht), das die Rechtsverhältnisse der einzelnen Volks- und Rechtsgenossen zueinander ordnet. Eindeutige, wissenschaftlich verwertbare Begriffe für eine solche neue Einteilung der Rechtsnormen fehlen noch; es werden deshalb hier im Interesse der Klarheit noch die alten Begriffe „öffentliches Recht" und „Privatrecht" angewendet, ohne ihnen dabei ihren früheren Sinn beizulegen.

deutlich erkennen; es sei nur an das Recht der Reichsautobahnen und der für die Volksertüchtigung besonders wichtigen Anlagen erinnert[1].

Eine rechtspolitische Untersuchung darüber, ob de lege ferenda allgemein eine Sonderstellung der öffentlichen Anlagen, etwa im Sinne der „öffentlichen Sache"[2], die aus dem privaten Eigentum gelöst ist, anzustreben sei, soll hier nicht gegeben werden; denn die Erörterung beschränkt sich auf die öffentlichen, d. h. dem Betriebe und Verkehr dienenden Reichseisenbahnanlagen; und für diese folgt jedenfalls eine besondere öffentlich-rechtliche Gestaltung ihres Baues und ihrer rechtlichen Beziehungen bereits de lege lata aus dem z. Z geltenden Reichsbahnrecht. Es soll daher Aufgabe dieser Untersuchung sein, darzutun, welche baurechtliche Sonderlage den Reichseisenbahnanlagen nach dem § 37 des Reichsbahngesetzes (RbGes.) und den noch gültigen[3] Rechtsgrundsätzen des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 (PrEis.G.), namentlich dessen §§ 4 und 14, zukommt.

Das Kernstück des Baurechts der Reichseisenbahnanlagen und zugleich den wesentlichen Unterschied zum allgemeinen Baurecht[4] bildet bekanntlich das im § 37 RbGes. vorgesehene Planfeststellungsrecht. Danach vollzieht sich der Bau von Reichseisenbahnanlagen auf Grund der „Planfeststellung". Die rechtliche Bedeutung dieser für den Eisenbahnbau typischen Sonderregelung sowie die Grundsätze ihrer Durchführung sind seit dem Erlaß des RbGes. von 1924, besonders in den letzten Jahren, immer deutlicher erkannt und herausgestellt worden. Namentlich haben in dieser Richtung die erwähnten (vgl. Anm. [4]) Richtlinien der Deutschen Reichsbahn zu § 37 RbGes. klärend und für das gesamte Reichsgebiet vereinheitlichend gewirkt. Auch Rechtsprechung und Schrifttum[5] haben sich mit dem Vorgang der Planfeststellung in-

[1] Gesetz über die Beschränkung der Nachbarrechte gegenüber Betrieben, die für die Volksertüchtigung von besonderer Bedeutung sind, vom 13. Dezember 1933 (RGBl. 1933 II S. 1058); vgl. auch Aufsatz von Rumpf in der „Reichsbahn" vom 26. Januar 1938, Heft 4, S. 105 ff.

[2] Vgl. z. B. Otto Mayers Begriff des „öffentlichen Eigentums" in seinem „Deutschen Verwaltungsrecht", Dritte Auflage 1924, II. Bd. S. 39 ff.

[3] Siehe dazu unten Abschnitt 2.

[4] Auch zum Baurecht der dem Reiche gehörenden sonstigen Reichsbahnbauten, die nicht zu den Eisenbahnanlagen gehören; vgl. Abgrenzung des Begriffs der Eisenbahnanlage in den „Richtlinien über die Planfeststellung bei Reichseisenbahnanlagen" der früheren Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn vom 20. November 1934, Ziffer 3 und 6 (abgedruckt in „Die Reichsbahn" Nr. 51/1934, S. 1269 ff.).

[5] Vor allem Beschluß des RG. in RGZ. 139, S. 144, und Wachtel in der „Reichsbahn" 1935, S. 1211.

zwischen beschäftigt; ihre Ergebnisse fügen sich dem danach entstandenen Gesamtbild über diesen ausschlaggebenden Begriff des Eisenbahnbaurechts ein.

Trotzdem erscheint es zweckmäßig, unter Zugrundelegung bestimmter Fälle der Praxis einmal systematisch abzuleiten und zusammenzustellen, welche Rechtswirkungen die Planfeststellung im einzelnen hat und wie sich aus ihr als unmittelbare oder mittelbare Folge jene eigenartige Sonderrechtslage der durch Plan festgestellten Eisenbahnanlagen zur Umwelt (besonders der privatrechtlichen) ergibt. Dabei sollen die praktischen Fälle in der Hauptsache aus einem neuzeitlichen Sondergebiet des Eisenbahnbaues entnommen werden, nämlich aus den Bauarbeiten bei der Elektrifizierung von Reichsbahnstrecken, insbesondere dem Fernleitungsbau. Denn hier führt die enge Verbindung der erstellten Eisenbahnanlagen mit der privatrechtlichen, nachbarlichen Eigentumssphäre, wie die Praxis gezeigt hat, zu besonderen Formen des Ausgleiches mit den betroffenen Grundeigentümern; diese Bauvorhaben sind deshalb auch vornehmlich geeignet, die selbständige Rechtswirkung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung im Unterschied zum allgemeinen Baurecht aufzuzeigen.

2. Gesetzliche Grundlagen unter Berücksichtigung des Gesetzes vom 10. Februar 1937.

Die gesetzlichen Grundlagen des heutigen Reichsbahnbaurechts sind, wie schon erwähnt, in erster Linie enthalten im § 37 des Reichsbahngesetzes vom Jahre 1924 in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 369), zum anderen auch noch im Preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 (GesS. 505), namentlich in seinem § 14.

Von diesen Gesetzesnormen ist auszugehen, wenn man sich über die Planfeststellung, diese wesentliche rechtliche Besonderheit des Eisenbahnbaues, über ihren Begriff und ihre Rechtswirkungen unterrichten will.

Es ist dabei der Einwurf nicht unberechtigt, ob diese Bestimmungen auch wirklich noch eine unantastbare rechtliche Grundlage für unsere weiteren Untersuchungen bilden. Denn der § 37 RbGes. spricht bekanntlich von der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" im Gegensatz zu der Reichsregierung, das PrEisbGes. von „Gesellschaft" (hier = privater Eisenbahnunternehmer) und Regierung. Demgegenüber haben wir uns zu befassen mit den heutigen Reichseisenbahnanlagen, also den Bauten und Anlagen der Deutschen Reichsbahn, die nunmehr nach dem

neuen Gesetz vom 10. Februar 1937[1] wieder in die unmittelbare Verwaltung des Reichs überführt worden, also selbst Reichsverwaltung ist.

Es muß deshalb zur Klärung unseres rechtlichen Ausgangspunktes noch ein Wort über die Anwendbarkeit der genannten Gesetzesbestimmungen auch auf die Reichsbahn in ihrer heutigen Form gesagt werden. Dabei ist mit Bezug auf den Zweck dieser Arbeit folgendes zu unterscheiden: Es sollen hier die materiell-rechtlichen Wirkungen der Planfeststellung abgeleitet werden, nicht die mit dem Bau von Eisenbahnanlagen zusammenhängenden Zuständigkeits- oder Verfahrensfragen, wie sie sich etwa aus der Verfassung des jeweiligen Eisenbahnunternehmens ergeben. Im Eisenbahnbaurecht, handele es sich um die Reichsbahn oder um Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs, spielt diese Trennung eine erhebliche Rolle. Sie hat auch früher schon die gleiche Rolle gespielt und fand von Beginn der Entwicklung des Eisenbahnwesens an ihren Ausdruck darin, daß beim Bau von Eisenbahnen drei Stellen beteiligt sind: der Staat, der genehmigt und damit den Zustand der Eisenbahn staatlich anordnet (Planfeststellung); der Eisenbahnunternehmer, welcher nach der genehmigten Planung baut, den Betrieb führt und verwaltet; der Dritte, also die gesamte Umwelt, die durch die Planung und den Bau in ihren Interessen berührt wird.

Das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahnunternehmer zu bestimmen, ist gewissermaßen die formale Seite des Baurechts, der Teil seiner Bestimmungen, welcher die Verfassung und die Zuständigkeitsfragen regelt. Die Beziehung zwischen Eisenbahnunternehmer (u. U. auch Staat) zur nachbarlichen Umwelt dagegen, wie sie durch den Bau der Eisenbahnanlage entsteht, ist Gegenstand des materiellen Eisenbahnbaurechts. Mit dieser letzteren Beziehung allein befaßt sich die vorliegende Abhandlung.

Wenn man nun auf dem Gebiete des Baurechts nach diesen zwei Richtungen hin die Eisenbahngesetzgebung sichtet, so ist in der Beziehung „Staat zum Eisenbahnunternehmer" allerdings eine völlige Verschiebung und Umschichtung seit dem Preußischen Gesetz von 1838 eingetreten. Sie ist eine Folge des Entwicklungsganges des größten Teils der deutschen Eisenbahnen, die den Weg über das Privatbahnsystem zum Staatsbahnsystem der Länder, nach dem Weltkriege sodann (seit 1920) zu den Reichseisenbahnen, ferner über das „Unternehmen Deutsche Reichsbahn" (1923) zur „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" (1924) und schließlich zu der gegenwärtigen Verfassungsform der „Deutschen

[1] Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Februar 1937 (RGBl. II, S. 47).

Reichsbahn" (Gesetz vom 10. Februar 1937) gegangen sind. Auf die Einzelheiten dieser Entwicklungsstufen in verfassungsmäßiger Hinsicht kann hier nicht eingegangen werden. Es sei auf die Übersicht von Kittel anläßlich der neuesten Entwicklung hingewiesen[1].

Im Baurecht haben sich diese im Laufe der Jahrzehnte vielfach geänderten Verfassungsformen der jetzt in der „Deutschen Reichsbahn" zusammengeschlossenen Eisenbahnen dahin ausgewirkt, daß in dem Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahnunternehmer, also in den Befugnissen und Zuständigkeiten dieser Zweiheit, abwechselnd eine Verschmelzung zu einer Einheit oder wiederum eine völlige oder teilweise Trennung stattgefunden hat. Dabei ist seit 1920 außerdem das Reich an die Stelle der früheren Bundesstaatsregierungen getreten.

Unberührt von dieser verfassungsmäßigen Entwicklung und ihren Auswirkungen ist dagegen im Eisenbahnbaurecht sein vorhin als „materieller Teil" bezeichneter Inhalt geblieben, die baurechtlichen Beziehungen des Eisenbahnunternehmers zur Umwelt. Daß dies in der Eisenbahngesetzgebung nicht klar zum Ausdruck gekommen ist, hat wohl seinen Grund darin, daß diese Gesetzgebung eben in erster Linie den organisatorischen Aufbau der Eisenbahn zu behandeln hatte und baurechtliche Sonderbestimmungen immer nur ganz vereinzelt enthielt[2]. Im übrigen versteht es sich von selbst, daß neue Verfassungsgesetze den materiellen Inhalt eines früheren Gesetzes nur insoweit aufheben, als er mit ihnen in Widerspruch steht.

Für den § 37 RbGes. und den § 14 PrEisbGes., die uns hier interessieren, ist deshalb nach vorstehenden allgemeinen Richtlinien noch im einzelnen zu untersuchen, was an ihnen durch die Verfassungsreform vom 10. Februar 1937 abgeändert ist und welche ihrer Bestimmungen andererseits als materielles Baurecht aufrechterhalten bleiben[3].

[1] Kittel, „Die Grundgedanken der neuen Reichsbahn-Gesetzgebung im Archiv für Eisenbahnwesen 1937, Heft 2, Seite 257 ff.; ferner derselbe: „Der Neuaufbau der Deutschen Reichsbahn nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937" in VZ. 1937, Heft 20, Seite 355 ff.

[2] Das baurechtliche Verhältnis der Eisenbahn zu den durch den Bahnbau berührten Interessen des Privateigentums ist ja überhaupt grundsätzlich dem Privat- und Enteignungsrecht vorbehalten; nur einzelne diesbezügliche Normen finden sich auch im öffentlichen Baurecht (vgl. Gleim: Das Eisenbahnbaurecht, Berlin 1893, Seite 294).

[3] Auch hier beschränken wir uns also auf die das Baurecht beeinflussenden Gesichtspunkte; über die grundsätzlichen Änderungen des Neuaufbaues auf den Gebieten der Organisation, Wirtschaftsführung usw. (vgl. Kittel, a. a. O.).

Der die Planfeststellung betreffende Hauptinhalt des § 37 RbGes. läßt sich kurz in folgenden 5 Punkten zusammenfassen:

1. Die Baupläne von Reichseisenbahnanlagen werden grundsätzlich von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft selbst festgestellt. (Über die interne Zuständigkeit zur Feststellung vgl. Richtlinien der Hauptverwaltung a. a. O. Ziff. 49 und 50.)
2. Wird durch den Bau der Geschäftsbereich der Landespolizei — die hierbei alle irgendwie berührten öffentlichen oder privaten Interessen wahrzunehmen hat — berührt, so muß diese vor Feststellung der Baupläne angehört werden.
3. Bestehen nach dieser Anhörung Meinungsverschiedenheiten zwischen der Reichsbahn-Gesellschaft und der Landespolizei, so obliegt die Feststellung des Planes ausnahmsweise der Reichsregierung. d. h. dem Reichsverkehrsminister.
4. Das gleiche gilt (also ausnahmsweise Planfeststellung durch Reichsverkehrsministerium), wenn es sich um Pläne für den Bau neuer Reichsbahnstrecken handelt.
5. Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

Aus diesen Grundsätzen über den Bau von Reichseisenbahnanlagen ist zunächst einmal als materiell-rechtlicher Hauptbestandteil herauszuschälen, daß der Bau solcher Anlagen auf Grund einer Planfeststellung erfolgt. Damit hat das Reichsbahngesetz als erstes Reichsgesetz den Begriff der „Planfeststellung" übernommen; er ist entwickelt aus dem § 4 des Preußischen Eisenbahngesetzes von 1838, der z. Z. der Privatbahnen dem zuständigen Minister übertrug die „Genehmigung einer Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte", d. h. die rechtswirksame Bestimmung über Lage, Gestaltung und Beschaffenheit der Bahnanlage in allen ihren Bestandteilen[1]. Dieser sonach ursprünglich die Rechtsgrundlage der Planfeststellung bildende § 4 des Eisenbahngesetzes gilt zwar rechtlich für die Deutsche Reichsbahn nicht mehr, da er ja die Zuständigkeitsfrage für die Genehmigung (Konzession und Planfeststellung) von privaten Großbahnen regelte und regelt. Sein baurechtlicher Inhalt aber ist durch den § 37 RbGes. zum Reichsrecht geworden und lebt deshalb hin-

[1] Vgl. Fritsch, Handbuch der Eisenbahngesetzgebung im Reich und in Preußen, III. Auflage 1930, zu I, 7 (PrEisGes.) Bemerkung 11 A I, wenn auch das Eisenbahngesetz selbst den Ausdruck „Planfeststellung" noch nicht verwendet, sondern erst das Preußische Enteignungsgesetz von 1874.

sichtlich Umfang und Rechtswirkung der Planfeststellung in ihm fort. Der materielle Rechtsgedanke einer „Planfeststellung" im Baurecht ist auch durch die Neuordnung vom 10. Februar 1937 in keiner Weise berührt, ebensowenig wie der gleichfalls rein materielle Inhalt des § 37 RbGes. über die Bedeutung der Planfeststellung (§ 37 Abs. 2 Schlußsatz), der oben unter Punkt 5 aufgeführt wurde.

In Hinsicht der formalen Zuständigkeitsfragen bei der Planfeststellung sieht § 37 entsprechend der von 1924 bis 1937 bestehenden Organisationsform der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft", die außerhalb der Reichsverwaltung stand, eine Trennung der Befugnisse vor d. h. eine — wenn auch nur teilweise — Zweiteilung in den Rollen von Staat und Eisenbahnunternehmer. Danach war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zunächst einmal der Unternehmer im althergebrachten Sinne des Eisenbahnbaurechts; daneben waren ihr, als einem öffentlichen Unternehmen, bereits Staatsaufgaben insoweit übertragen, als sie ihre Pläne grundsätzlich selbst feststellte. Davon bestanden aber sehr wesentliche Ausnahmen: Die Reichsregierung (Reichsverkehrsministerium) hatte die Planfeststellung beim Bau neuer Strecken; vor allem aber stellte die Reichsregierung die Pläne selbst fest auch in allen Fällen, in denen sich die Reichsbahn-Gesellschaft mit der (als beauftragte örtliche Stelle der inneren Verwaltung eingeschalteten) Landespolizei über die Plangestaltung nicht einigen konnte. Die Eingliederung der Reichsbahn-Gesellschaft in die unmittelbare Reichsverwaltung nach dem Gesetz vom 10. Februar 1937 hat im Bereich der Zuständigkeiten bei der Planfeststellung mithin die Änderung gebracht, daß nunmehr die Deutsche Reichsbahn selbst zum Reich gehört und nun nicht nur die Funktion des Eisenbahnunternehmers, sondern auch die vollen Aufgaben des Staates bei der Planfeststellung übernimmt. Sie plant, stellt fest, baut, betreibt und verwaltet ihre Anlagen in der einheitlichen Form einer Reichsverwaltung. Ihre Tätigkeit auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues ist nun reine Staatstätigkeit; von einem eigentlichen Eisenbahnunternehmungsrecht kann keine Rede mehr sein, weil der Staat (jetzt das Reich) selbst den Eisenbahnbau und -betrieb in die Hand nimmt[1]. Es geschieht dies dann als „Ausfluß seines Wesens und Zwecks, als Äußerung der Staatsgewalt, als Ausübung seiner allgemeinen, d. h. seiner Hoheitsrechte"[2].

[1] Vgl. Gleim a. a. O. S. 58.

[2] Gleim a. a. O. S. 55 und 74: „Der Staat erfüllt dann die ihm obliegenden Aufgaben der Fürsorge auf diesem Gebiete direkt, nicht durch Vermittlung eines Unternehmers". — Wir haben also jetzt bei der Deutschen Reichsbahn eine reine „Reichseisenbahnunternehmung" vor uns.

Nach außen wird diese organisatorische Änderung auch im Planfeststellungsverfahren kaum in Erscheinung treten. Es wird nach wie vor die im § 37 vorgesehene Anhörung der Landespolizei (als den Plan begutachtende Stelle der inneren Verwaltung) stattfinden; bei Meinungsverschiedenheiten mit dieser entscheidet dann der Reichsverkehrsminister als Hoheitsbehörde und zugleich als oberste Verwaltungsstelle der Reichsbahnverwaltung. Es ist also die Zuständigkeitsfrage praktisch wie bisher zu behandeln; nur ihr innerer Aufbau hat sich gewandelt, weil alle in dem Verhältnis „Staatsgewalt zum Eisenbahnunternehmer" mitwirkenden Stellen reine Staatsstellen sind, die nur ihre Aufgabengebiete innerhalb ihrer Verwaltung bei der Planfeststellung gemäß dem bisher üblichen Verfahren nach § 37 verteilen; m. a. W. es ist eine Verschmelzung zwischen Staat und Eisenbahnunternehmer eingetreten, die Zuständigkeitsfrage ist nunmehr nur eine interne Frage verschiedener Stellen der gleichen Verwaltung, nicht mehr die Abgrenzung der Befugnisse zwischen mehreren selbständigen Organen[1].

Im Verhältnis zur Umwelt ist diese formale Änderung nur insofern von Bedeutung, als deren Ansprüche gegen den anordnenden Staat und gegen den bauenden Eisenbahnunternehmer jetzt einheitlich gegen die Reichsbahnverwaltung als „staatlichen Reichseisenbahnunternehmer" gerichtet sind. Sonst ist das rechtliche (materielle) Verhältnis zwischen Dritten und der Reichsbahn aus dem Bau der Anlage, wie dargetan, nicht betroffen. Bezieht man den vom Bau berührten Interessenten ein, so ist also aus der Dreiheit der Beteiligten nun wieder die Zweiheit geworden, wie sie früher zur Zeit der Staatseisenbahnen der deutschen Bundesstaaten und in dem Zeitabschnitt von 1920—1923 (Reichseisenbahnen) schon in gleicher Weise bestand.

Bei dieser Sachlage kann man ohne Bedenken von einer unmittelbaren Weitergeltung des § 37 auf dem Gebiet des Reichsbahnbaurechts sprechen. Sein Inhalt, soweit er die Zuständigkeit zwischen Reichsbahn-Gesellschaft und Reichsregierung abgrenzte, ist als Verwaltungsnorm für das einheitliche Reichseisenbahnunternehmen aufrechtzuerhalten. Redaktioneller Änderung bedarf letzten Endes nur der Name „Gesellschaft", der durch „Deutsche Reichsbahn" zu ersetzen ist, während die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers (Reichsregierung) unverändert geblieben ist.

Eine ähnliche, nur die organisatorische Seite betreffende Änderung ist nun auch hinsichtlich des § 14 (Abs. 1 und 2) PrEbGes. eingetreten. Diese Normen des Preußischen Rechts von 1838 waren von

[1] Vgl. ähnlich Gleim a. a. O. S. 59 und 143 über die Bedeutung der Bestimmungen des Gesetzes von 1838 bei dem Übergang zur Staatsbahnverwaltung.

jeher für den Bau der Eisenbahnanlagen von ganz erheblicher praktischer Bedeutung. Sie sind entstanden zur Zeit der Privatbahnunternehmungen. Das Gesetz von 1838 konnte deshalb ursprünglich auch nur diese im Auge haben. Gleichwohl hatte es, wie schon die Einführung des Gesetzes zeigt[1], die Absicht, die Verhältnisse der Eisenbahnunternehmungen überhaupt zu regeln. So enthält auch § 14 Bestimmungen über das Organisationsverhältnis zwischen Staatsgewalt und Eisenbahnunternehmer einerseits und über die Beziehung zwischen letzterem und dem Publikum andererseits. Es verpflichtet nämlich die „Gesellschaft" (= privater Eisenbahnunternehmer) zur Herstellung von Nebenanlagen, die die Regierung im Interesse der Nachbargrundstücke für nötig befindet und von ihr (durch sogenannte Auflagen) fordert. Zum anderen greifen seine Bestimmungen durch Einführung des privaten Interessenten in das materielle Baurecht hinüber, namentlich dadurch, daß es bei nachträglicher Planänderung im Sinne seines Absatzes 2 dem Interessenten im Verhältnis zum Eisenbahnunternehmer die Kostenpflicht für eine solche Änderung auferlegt. Dieser § 14 galt nun anerkanntermaßen in der Folgezeit der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens nicht nur — wie heute noch — für die Preußischen Privatbahnen (des allgemeinen Verkehrs), sondern auch für die Preußischen Staatsbahnen; die Rechtsgrundsätze über die Beziehungen des Bahnunternehmers zum Preußischen Staat, die in ihm festgelegt waren, entfielen zwar mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen; dahingegen behielten diejenigen Normen, welche die Beziehung der Eisenbahn zu anderen Personen jeder Art betreffen, als solche auch für die Preußische Staatsbahn ihre Gültigkeit[2] weiter. Auch für die Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 RbGes. war der § 14 zur Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft noch verbindlich und anwendbar[3]; und zwar muß diese Gültigkeit des § 14 im Reichsbahnbaurecht — mindestens in sinngemäßer Anwendung seiner Rechtsgrundsätze — auch auf das außerpreußische Reichsgebiet ausgedehnt werden; denn

[1] Es heißt dort: „Wir . . . . haben es für nötig erachtet, über die Eisenbahnunternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum, allgemeine Bestimmungen zu treffen . . . .". Vgl. dazu auch Gleim a. a. O. S. 142.

[2] So auch Gleim a. a. O. S. 142. — Der § 14 ist auch nicht etwa durch den gleichlautenden § 14 des Preußischen Enteignungsgesetzes aufgehoben, weil dieser ja nur für das Enteignungsverfahren gilt. Vgl. auch Fritsch a. a. O. zu I, 6, Bemerkung 21, ebenso Seydel-Scheringer zu § 14 Preußisches Enteignungsgesetz; RGZ. Band 7, S. 268.

[3] Mit Ausnahme der Zuständigkeitsregelung, da preußische Behörden auch damals bereits nicht mehr zuständig waren. Vgl. Fritsch a. a. O. I, 7, Bemerkung 25.

§ 37 regelt als reichsgesetzliche Bestimmung das Planfeststellungsrecht, wie es aus dem Preußischen Gesetz übernommen wurde, einheitlich für das ganze Reichsgebiet; seine wichtigste Ergänzung, die Grundsätze des § 14 PrEisGes., müssen deshalb ebenfalls für alle Reichseisenbahnanlagen und damit auch für das außerpreußische Gebiet Anwendung finden.

In gleichem Umfange muß der § 14 nun schließlich auch gegenüber dem Gesetz vom 10. Februar 1937 auf die Anlagen der Deutschen Reichsbahn noch anwendbar sein. Lediglich die Zuständigkeitsregelung hat sich abermals verschoben. Regierung und Gesellschaft (Unternehmer) im Sinne des § 14 PrEbGes. fließen jetzt in der Person des einheitlichen staatlichen Reichseisenbahnunternehmers zusammen. Nur als interne Verwaltungsnorm ist diese ehemalige Trennung noch von Bedeutung, indem sie — wie bei § 37 — die Zuständigkeit bei Durchführung der Anordnung des § 14 regelt. Man kann nun allerdings nicht mehr dem bisher üblichen Sprachgebrauch folgen und von einer „Auflage" an den Eisenbahnunternehmer zur Erfüllung der ihm nach § 14 obliegenden Pflichten sprechen, weil die „Auflage" gedanklich eine von dem Unternehmer verschiedene (also außenstehende) Staatsstelle voraussetzt[1]. Auflagen des Reichs an sich selbst sind nicht denkbar; es kann sich dabei immer nur um letzte Entscheidungen des Ministers an seine eigene Verwaltung handeln; die „Auflagen" werden also zu Verwaltungsanordnungen, die man im Sinne des § 14 als „Plananordnungen zum Schutze des Nachbarn" oder als „Schutzanordnungen innerhalb der Planfeststellung" bezeichnen sollte. Abgesehen von dieser verfassungsmäßigen Gleichschaltung ist aber der sonstige Inhalt des § 14, der das Verhältnis des Eisenbahnunternehmers zum privaten Interessenten betrifft, auch durch das Gesetz vom 10. Februar 1937 nicht betroffen oder sogar aufgehoben worden. Es ginge ja auch nicht an, die neuen Planungen des Reichseisenbahnunternehmens in ihrem baurechtlichen Verhältnis zum privaten Nachbarn anders zu behandeln als die früheren oder als die Anlagen eines preußischen Privatbahnunternehmens, welche auch heute noch dem Gesetz von 1838 voll unterstehen. In der Rechtswirkung nach außen müssen vielmehr für diese alle die materiellen Bestimmungen des § 14 maßgebend sein.

Wenn nun gleichwohl in dieser Abhandlung — namentlich in ihrem Teil II, Abschnitt 11 — noch häufig von „Unternehmer" und „Auflage",

[1] Zur Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und eines darüberstehenden Reichsverkehrsministeriums konnte der Ausdruck „Auflage" noch allenfalls angewandt werden; nicht mehr aber bei dem gegenwärtigen Zustand, weil das Reich jetzt selbst plant, feststellt und baut.

mitunter auch von „Konzession", die Rede ist, so geschieht dies nur zur Erklärung dessen, was der Gesetzgeber von 1838 gemeint hat. Die materiellen Rechtswirkungen dieser nunmehr fast 100 Jahre alten Bestimmung lassen sich klarer ableiten und darstellen, wenn man sich dabei in der Ausdrucksform an die in der Entstehungszeit des Gesetzes gegebene Dreiteilung zwischen Staat, Unternehmer und berührte nachbarliche Interessenten anlehnt. Die Ergebnisse aus § 14 haben deshalb aber keinesfalls nur historischen Wert oder nur Bedeutung für die Privatbahnen, sondern sind (zum mindesten sinngemäß) auch auf die Reichsbahn anzuwenden, die nun die damals getrennten Funktionen des Staates und Unternehmers als einheitliche Staatstätigkeit in sich vereinigt.

3. Begriff und rechtliche Bedeutung der Planfeststellung im allgemeinen.

Was ergibt nun die Auswertung dieser gesetzlichen Grundlagen der §§ 37 RbGes. und 14 PrEbGes. für den Begriff und die rechtliche Bedeutung der Planfeststellung?

Die Planfeststellung ist ein Rechtsbegriff, ihre Durchführung ein reiner Rechtsvorgang; sie hat nichts zu tun mit „der technischen Aufstellung des Bauplans"[1]. Sie ist auch nicht zu verwechseln mit der verwaltungstechnischen Genehmigung eines Bauplans durch die vorgesetzte Stelle; sie ist überhaupt keine interne Verwaltungsmaßnahme der Reichsbahn.

Weiterhin bedeutet sie aber auch nicht nur „Genehmigung eines Bauplans" im Sinne etwa einer polizeilichen Bauerlaubnis. Man hat das Ausschlaggebende des § 37 RbGes. zuweilen dahin verstehen wollen, daß der Reichsbahn für den Bau der Reichseisenbahnanlagen selbst die „baupolizeilichen Befugnisse" zuständen. Eine solche Sinngebung wird jedoch dem Kernpunkt der Planfeststellung nicht gerecht; denn hier wird nicht nur öffentlich-rechtlich erlaubt — etwa unbeschadet aller sonstigen gegen das Bauvorhaben möglichen öffentlichen und privaten Einsprüche und Ansprüche —, sondern mit der Planfeststellung wird zugleich entschieden über das Verhältnis der Anlage zu den nachbarlichen Belangen. Anders kann der § 37 Abs. 2 Schlußsatz (Entscheidung über alle von der Planfeststellung berührten Interessen) gar nicht verstanden werden.

[1] Um Verwechslungen mit diesem rein technischen Vorgang zu vermeiden, wird es sich in der Verwaltungspraxis empfehlen, auch bei der Wortfassung scharf zu unterscheiden zwischen der rechtlichen Planfeststellung und der technischen Planaufstellung (vgl. auch Richtlinien der HV. a. a. O. Zfr. 9 u. 10).

Die Planfeststellung ist somit „Staatshoheitsakt", rechtsgestaltende hoheitsrechtliche Anordnung, die einen tatsächlichen Bauakt in allen seinen Beziehungen zur öffentlichen wie privaten Außenwelt rechtlich sanktioniert; damit werden zugleich alle nach öffentlichem und privatem Recht gegen die Plangestaltung (Linienführung) etwa zu erhebenden späteren Einwendungen ausgeschlossen. Durch sie erst werden die rechtlichen Verhältnisse der Allgemeinheit und des einzelnen Nachbarn ringsum zu der neuen Anlage geregelt[1].

Das Entscheidende und Besondere bei der Planfeststellung ist nach Besagtem somit — neben der Erlaubnis zum Bauen — die Regelung und der Ausgleich der u. U. widerstreitenden Interessen aller Art; m. a. W.: die zuständliche Festlegung der Anlage in ihren rechtlichen Gesamtwirkungen zur Außenwelt, zur Öffentlichkeit wie zum privaten Rechtskreis. Es ist nun eine äußerst schwierige Frage, wie weit dieses „Entscheiden der Planfeststellung" über „alle berührten Interessen" geht, welche Auswirkungen es in den so verschieden gelagerten Fällen des Widerstreits entgegenstehender Interessen mit einer neuen Reichseisenbahnanlage hat. Die kurze, vielleicht etwas knappe Fassung des Gesetzes gibt zwar die rechtliche Grundlage, nicht aber eine für alle Fälle der Praxis ausreichende Festlegung dieser weitgehenden öffentlich-rechtlichen Wirkung der Planfeststellung. Hier eine scharfe Abgrenzung zu finden, ist der Zweck der nun folgenden Ausführungen.

4. Planfeststellung und öffentlicher Rechtskreis.

Das Verhältnis der Planfeststellung zum berührten „öffentlichen Rechtskreis" zu bestimmen, bietet hierbei verhältnismäßig geringere Schwierigkeiten; denn es kann in dieser Beziehung das „Entscheiden" im Sinne des § 37 nur die Bedeutung haben, daß die Einheitlichkeit der staatlichen Anordnung auf jeden Fall gewahrt werden soll. Alle normaler Weise gegebenen anderen öffentlichen Zuständigkeiten, insbesondere polizeilicher Natur, werden gleichzeitig durch die in der Planfeststellung enthaltene Anordnung mitaufgesogen; über die polizeilichen Interessen, seien sie bau-, wege-, wasser-, bergpolizeilicher oder sonstiger Art, wird also in der Planfeststellung (in letzter Instanz durch den RVM.) mitentschieden[2].

---

[1] Ähnlich bestimmt die Rechtsnatur der Planfeststellung auch schon Gleim, a. a. O. S. 364/365.

[2] Vgl. Beschluß des RG. in RGZ., Bd. 139, S. 144, der diese Wirkung der Planfeststellung eindeutig anerkennt; vgl. auch schon Gleim, a. a. O. S. 175 ff.

Da insoweit also eine im wesentlichen einheitliche Auffassung erzielt ist, kann von einer eingehenden Erörterung an Hand praktischer Fälle abgesehen werden. Es sei lediglich darauf hingewiesen, daß selbstverständlich nur eine vollständige, d. h. ordnungsmäßig mit landespolizeilicher Begutachtung und mit Feststellungsvermerk auf den Plänen vorgenommene Planfeststellung diese volle, alle öffentlichen Zuständigkeiten mitumfassende Wirkung hat. Ist beispielsweise beim Bau einer Unterführung (oder Umbau eines Brückenbauwerks) mit Veränderung des öffentlichen Wegenetzes nicht die Landespolizei (wie § 37 es verlangt) angehört, sondern etwa nur mit der örtlichen Wegepolizei und dem örtlichen Wegeunterhaltungspflichtigen die Planung vereinbart worden, so ist die Planfeststellung wegen Formfehlers nicht in Ordnung und damit auch rechtlich wirkungslos; wird sie später (nach Ausführung des Baues) unter Beteiligung der Landespolizei nachgeholt und ergibt sich jetzt aus höheren wegepolizeilichen Interessen die Notwendigkeit zu einer anderen Wegeführung, so kann bei Anerkennung dieser Notwendigkeit durch die oberste Planfeststellungsinstanz (RVM.) die Reichsbahn noch nachträglich mit einer recht kostspieligen Auflage belastet werden; denn erst jetzt (nach Anhörung der Landespolizei) hat die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde die volle (d. h. auch die wegepolizeilichen Belange einschließende) rechtliche Wirkung.

5. Planfeststellung und Privatrechtskreis.

Schwierigkeiten und Zweifelsfällen über die rechtliche Tragweite der ordnungsmäßigen Planfeststellung, über ihre „entscheidende Kraft" im Sinne des § 37, begegnen wir dagegen in erhöhtem Maße bei den Beziehungen der neuen oder veränderten Reichseisenbahnanlage zu dem privaten Rechtsträger, der durch sie in seinen privaten Interessen berührt wird. Dieses Verhältnis der Planfeststellung zum Privatrecht bildet den alleinigen Gegenstand der weiteren Ausführungen.

Auch auf diesem Gebiet muß die Planfeststellung, weil sie über alle berührten Interessen entscheidet, erheblichen rechtlichen Einfluß haben. Aber wo ist hier die scharfe Abgrenzung? Das Gesetz gibt sie nicht. Es ist deshalb nur unter Zuhilfenahme anderer gesetzlicher Grundlagen, unter Vergleich der möglichen praktischen Fälle der Berührung des privaten Rechtskreises, unter Berücksichtigung der öffentlichen Notwendigkeiten einerseits, des privaten Rechtsschutzes andererseits eine sichere Grenze für die rechtsgestaltende Wirkung der Plan-

feststellung zu bestimmen und damit unsere Hauptfrage systematisch zu lösen.

Von vornherein ist dabei nur das Negative klar und eindeutig, daß nämlich dem öffentlichen Planfeststellungsrecht eine Grenze gesetzt ist durch das entgegenstehende private Eigentum des betroffenen nachbarlichen Grundeigentümers. Die Planfeststellung gibt ohne weiteres niemals das Recht zum Eingriff in das Privateigentum, zur Inbesitznahme eines für den Bau der Reichseisenbahnanlage benötigten Grundstückes oder zu seiner Beschränkung. Um diese der Anlage entgegenstehenden privaten Rechte, wenn der gütliche Ausgleich versagt, zu brechen, ist auch das Eisenbahnbaurecht auf den Weg der Enteignung angewiesen. §§ 37, Absatz 4 und 38 RbGes. lassen daran keinen Zweifel aufkommen. Der Wegfall des privaten Rechts, das freiwillig oder durch Enteignung zurückstehen muß, wird dann allemal durch völlige Entschädigung ausgeglichen, die als öffentlich-rechtliche Entschädigung[1] — falls nötig ebenfalls im normalen Enteignungsverfahren[2] — festgestellt wird. Insoweit, d. h. vor und aus Anlaß des Baues der Reichseisenbahnanlage, hat demnach die Planfeststellung weder mit der Entziehung und Beschränkung des privaten Nachbarrechts, noch mit dem daran anschließenden Entschädigungsverfahren etwas zu tun.

Eine ganz andere und mit der erörterten leider vielfach zusammengeworfene Frage ist aber die, welche Rechtslage der auf Grund ordnungsmäßigen Planfeststellungsverfahrens erstellten Reichseisenbahnanlage später gegenüber dem privaten Rechtskreis, der sie umgibt, zukommt; mit anderen Worten, wie ist ihr öffentliches Zustandsrecht auf Grund der Planfeststellung, ihr Verhältnis zu der Verfügungsmacht des privaten Nachbarn geregelt? Hier stoßen wir wieder auf die positive Seite der rechtsgestaltenden Planfeststellung, auf ihre Entscheidungskraft auch über private Interessen; denn es ist klar und die Praxis zeigt es ständig, daß nicht nur anfänglich bei Errichtung einer Anlage, d. h. bei ihrer erstmaligen Berührung mit der nachbarlichen Umwelt, ein Ausgleich notwendig ist, sondern auch später sich noch vielfach neue Interessengegensätze zwischen der durch Plan festgestellten Anlage und der nachbarlichen privatrechtlichen Willensfreiheit ergeben. Um hier den Einfluß der Planfeststellung zu erkennen, greifen wir zunächst auf die früheren allgemeinen Ausführungen über

[1] „Aufopferungsanspruch" im Sinne der §§ 74, 75 des Preuß. Allgem. Landrechts.

[2] In Preußen z. B. im Entschädigungsfeststellungsverfahren nach §§ 25 ff. PrEnteigGes.

ihre rechtliche Bedeutung[1] zurück. Danach besteht die erste Rechtswirkung einer im ordnungsmäßigen Verfahren durchgeführten Planfeststellung darin, daß durch sie und nur durch sie die Unangreifbarkeit des rechtlichen Bestandes der (in öffentlichen Betrieb genommenen) Eisenbahnanlage hergestellt, ihre öffentlich-rechtliche Bestandssicherung herbeigeführt wird. Auf den privatrechtlichen Nachbarkreis bezogen heißt dies, daß kein privater Interessent mehr Unterlassung oder Beseitigung der Anlage (einschließlich des Baues, z. B. der Rammarbeiten beim Bau einer Brücke) verlangen kann. Daraus ergibt sich zugleich, daß auch keine spätere Beseitigung oder Änderung der Eisenbahnanlage aus irgendeinem privaten Rechtstitel mehr gefordert werden kann. Die öffentlich-rechtliche Zustandsanordnung schließt solche privaten Ansprüche einfach aus. Eine Abänderung (Verlegung) der etwa später den Nachbarn störenden Eisenbahnanlage ist nur noch durch „Schutzanordnung" (früher Auflage) in einem Planänderungsverfahren, also einem neuen Planfeststellungsverfahren möglich und auch dann nur „auf Kosten" des die Änderung Betreibenden; das folgt zweifelsfrei aus dem § 14 Abs. 2 PrEisGes., der, wie wir oben sahen, als Ergänzung zum § 37 RbGes. geltendes Recht ist. Der § 14 Abs. 2 ist damit die eigentliche Grundlage für jede nachträgliche Planänderung im nachbarlichen Interesse. Er ist anerkanntermaßen rein öffentlich-rechtlicher Natur[2] und erhärtet somit zugleich die Rechtswirkung der Bestandssicherung in dem eben gekennzeichneten Sinne[3].

6. Öffentliche Zustandsanordnung und privatrechtliche Verfügungsmacht.

Die eben im allgemeinen dargestellte Zustandswirkung der festgestellten Eisenbahnanlage muß nun bei jeder Art von Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 RbGes. und gegenüber jedem nachbarlichen Interesse, das mit ihr nachträglich in Widerstreit tritt, eintreten. Auf den ersten Blick erscheint dieser Satz ohne weitere Bedeutung; bei näherer Betrachtung ist er aber geeignet, uns in der Untersuchung über die grundsätzliche öffentlich-rechtliche Wirkung der Planfeststellung einen wesentlichen Schritt weiterzuführen. Man darf nämlich nicht übersehen, daß die Art der nachträglichen Kollision des privaten nach-

[1] Siehe Abschnitt 3.

[2] Ein privatrechtlicher Anspruch auf Erteilung einer solchen Anordnung gegen den Staat wird mit Recht abgelehnt; vgl. Fritsch, a. a. O. zu I, 7 Bem. 25 B (S. 75); auch Gleim, a. a. O., S. 295 bis 299, ferner S. 365.

[3] Über die Nichtanwendbarkeit des § 14 zum Schutze öffentlicher Interessen siehe bei Gleim, a. a. O., S. 300.

barlichen Interesses mit einer durch Plan festgestellten Eisenbahnanlage eine ganz verschiedene sein kann, je nachdem anfänglich, d. h. bei der Errichtung der Anlage eine volle Entziehung oder nur eine Beschränkung des entgegenstehenden Grundeigentums stattgefunden hat. Ist das erstere der Fall, die Eisenbahnanlage also auf dem entzogenen Grundeigentum selbst hergestellt, so werden sich später Interessengegensätze nur mit den räumlich benachbarten Grundeigentümern (Anliegern) ergeben können (z. B. der Eigentümer eines durch den neu angelegten Bahnkörper durchschnittenen Grundstückes begehrt auf Grund späteren Bedarfs eine Verbindung seiner abgeschnittenen Grundstücksteile); hier liegen tatsächlich nur nachbarliche „Interessen" vor, ohne daß das Verfügungsrecht des Interessenten über sein Eigentum, das ja im Umfange der Eisenbahnanlage beseitigt ist, durch das Vorhandensein der Anlage selbst berührt wird[1].

Anders ist es hingegen, wenn der Bau einer Eisenbahnanlage nur eine Beschränkung des Eigentümers (ohne Grunderwerb) herbeigeführt hat. Dann bleiben Eigentum und Verfügungsrecht des Betroffenen bestehen. Vom Standpunkt des Privatrechts aus könnte sich mithin ein solcher durch die Anlage in seinem Vollrecht lediglich beschränkter Eigentümer später immer wieder auf sein Verfügungsrecht berufen. Es kommt also in diesen Fällen zum unmittelbaren Zusammenstoß des öffentlichen Zustandsrechts mit der erhaltengebliebenen privaten Verfügungsmacht. Diesen Fall muß man im Auge behalten, um die Stellung der Planfeststellung zum Privatrecht in voller Klarheit zu erkennen. Vielleicht hat die bisherige Unsicherheit in der Beurteilung von Planfeststellungsfragen ihren Grund zum Teil darin, daß man im wesentlichen immer nur an die Eisenbahnbauten mit gleichzeitigem vollem Grunderwerb dachte. Nun liefert aber gerade in neuerer Zeit die Eisenbahnbaupraxis typische Beispiele von Anlagen, bei denen ihrem Wesen nach ein Grunderwerb nicht stattfindet. Gedacht ist hier namentlich an die für die Elektrisierung der Reichsbahnstrecken notwendigen Fernleitungen, die über weite Strecken privaten Eigentums hinwegführen; es wäre völlig unsinnig und undurchführbar, die von den Leitungen überspannten schmalen Grundstücksstreifen in einer Länge von z. T. Hunderten von Kilometern zu erwerben. Wie wirkt sich hier die Bestandssicherung der Planfeststellung bei späterem Widerstreit aus, wo Grundeigentum und Anlageeigentum auseinanderfallen? Soll es für das

[1] Auswirkungen des Betriebes können selbstverständlich auch den Anlieger in seinem Eigentum beeinträchtigen; hier haben wir es aber nur mit der Einschränkung der Verfügungsmacht durch das bauliche Dasein einer Anlage (dem Zustand) zu tun.

öffentliche Recht der Eisenbahnanlage einen Unterschied machen, ob die privatrechtliche Struktur des ersten Eingriffs in die nachbarlichen Rechte eine volle oder nur eine teilweise Entziehung des privaten Eigentums darstellt?

Dazu zunächst ein Beispiel aus der Praxis:

Bei der Elektrisierung einer Reichsbahnstrecke wurde auch eine Fernleitung von einem Kraftwerk der Reichsbahn in M. nach einem Unterwerk an der Strecke in K. errichtet. Die Planfeststellung für diese Fernleitung war ordnungsmäßig mit landespolizeilicher Begutachtung durchgeführt worden[1], weil auch eine solche Starkstromleitung der Reichsbahn zur Übertragung elektrischer Kraft eine unmittelbar dem Betriebe dienende Reichseisenbahnanlage im Sinne des § 37 a. a. O. darstellt. Die Fernleitung überspannte neben öffentlichen Wegen, Wasserläufen usw. in ihrer ganzen Länge auch fremde, private Grundstücke jeder Art (Ackerflächen, Fabrikgrundstücke, bebaute Ortsteile), in ihrem letzten Teil (kurz vor dem Orte K.) führte sie über zahlreiche kleine Acker- und Gartenparzellen, die zur Zeit der Planfeststellung und des Baues der Leitung durch die Einwohner von K. rein landwirtschaftlich genutzt wurden. Besonderer Schaden war den meisten dieser letzteren Grundeigentümer nicht entstanden; für die Aufstellung der Maste waren Entschädigungsbeträge mit den Eigentümern vergleichsweise vereinbart und gezahlt worden. Sie hatten demgegenüber die Bauerlaubnis erteilt. Persönliche beschränkte Dienstbarkeiten zur Duldung von Masten und Leitungen waren jedoch an dieser Stelle von den Eigentümern noch nicht bewilligt, weil man bei der notwendigen schnellen Durchführung des Bauvorhabens mit der etwas schwerfälligen Maßnahme zur Erlangung solcher privatrechtlichen Sicherheiten von Tausenden von Eigentümern noch im Rückstand war. In diesem Zeitpunkt trat folgendes ein:

Ein großes Industrieunternehmen siedelte sich plötzlich und ganz unvorhergesehen in der Nähe dieses bisher reinen Ackerstädtchens K. an. Das neue Unternehmen begann schlagartig mit der Bebauung; die Fernleitung der Reichsbahn stand seiner Planung, die gerade an der Stelle der überspannten Parzellen einen wichtigen Hochbau vorsah, im Wege. Das Werk verlangte nun von der Reichsbahn Verlegung der Fernleitung derart, daß der geplante Bau durch die Leitung nicht gestört werde. Auf die erste Ablehnung hin begründete das Werk seinen Verlegungsanspruch damit, daß die Voreigentümer der überspannten Parzellen ja noch keine Dienstbarkeit für Überspannung und Aufstellung

[1] Über die Erfordernisse, die in einem solchen Fall an eine ordnungsmäßige Planfeststellung zu stellen sind, siehe auch unten im Teil III, Abschnitt 14!

der Maste bewilligt hätten, eine dingliche Duldungspflicht, die auch den Nacheigentümer binde, also nicht bestehe.

Mußte die Reichsbahn dem Verlangen auf Verlegung der Leitung auf ihre Kosten nachkommen?

Aus den früheren Ausführungen über die öffentlich-rechtliche Wirkung der Planfeststellung folgt ohne weiteres die Verneinung der Frage. Mit der Planfeststellung ist eben ein neuer öffentlicher Zustand angeordnet worden, der nun der öffentlichen Eisenbahnanlage (Fernleitung mit allem Zubehör) einen unangreifbaren Bestand sichert und auch dem späteren Eigentümer die grundsätzliche Duldungspflicht auferlegt, wie sie zum Schutze der Anlage eines Privaten in gleichem Umfange nur auf dem Wege einer Dienstbarkeit erzeugt werden könnte. Der jeweilige Eigentümer duldet hier die öffentliche Anlage kraft öffentlichen Sonderrechts und kann auch ihre Verlegung nicht mehr auf Grund eines seiner privaten Verfügungsmacht entspringenden Rechtstitels forfern. Vielmehr kann er wegen seines nachträglichen Interesses an einer Änderung des angeordneten Zustandes nur den Weg über das öffentliche Recht gehen; er kann also das öffentliche Wesen, den Staat, zu einer neuen Schutzanordnung veranlassen (§ 14 Abs. 2 a. a. O.), durch die der bisherige Zustand in einem neuen Planfeststellungs(-änderungs)-Verfahren — seinem berechtigten Interesse gemäß — durch einen neuen Zustand ersetzt wird. Dann wird aber der ursprünglich zugunsten der Eisenbahn gesicherte öffentliche Zustand geändert, so daß ihr (als Unternehmerin) an sich ein Aufopferungsanspruch (öffentlich-rechtliche Entschädigung) zusteht für alles, was sie in Erfüllung der nachträglichen staatlichen Anordnung aufwendet. Diese Entschädigungspflicht wälzt der Staat gesetzlich auf den Interessenten ab, so daß dieser im Endergebnis alle Kosten für eine solche im öffentlichen Verfahren angeordnete Verlegung zur tragen hat[1] [2].

Das Beispiel läßt eindeutig erkennen, daß es für die selbständige Wirkung der Planfeststellung völlig gleichgültig ist, ob der Eisenbahnanlage später ein bloßes nachbarliches „Interesse" widerstreitet oder das nach privatem Recht sonst an sich noch vorhandene Verfügungsrecht

[1] Das ist der tiefere Sinn der Kostentragungspflicht des schon mehrfach erwähnten § 14, 2 PrEisGes. Dabei ist hier zum Verständnis des § 14, 2 auf die ursprüngliche Trennung zwischen Staat und Eisenbahnunternehmer eingegangen, die jetzt für die Reichsbahn (vgl. oben Abschnitt 2) verfassungsmäßig überholt ist. Über die weitere Verwertung dieses Hauptgedankens unter Abschnitt 11: Begrenzung der Entschädigung bei nachträglichem Bedarf.

[2] Im übrigen gelang es in dem angeführten praktischen Falle, die Werkleitung (obwohl nicht in Preußen gelegen!) von der Richtigkeit dieser Rechtsauffassung aus § 14, 2 zu überzeugen, so daß sie von ihrem Verlangen Abstand nahm.

selbst. Auch gegenüber letzterem entscheidet die Planfeststellung im Sinne des § 37 a. a. O. also zugunsten der Unangreifbarkeit des Bestandes der öffentlichen Anlage. Das Reichsbahngesetz hätte sonst für diesen Sonderfall des Widerstreits mit dem Verfügungsrecht eine Ausnahme machen müssen. Da dies nicht geschehen, sind auch hier allein die §§ 37 RbGes. und 14 Abs. 2 PrEisGes. maßgebend. Berührte nachbarliche Interessen sind also auch die auf Grund späteren Bedarfs geltend gemachten privaten Eigentumsansprüche, die durch zuständliche Beschränkung des Eigentums ausgelöst werden. Damit kommt aber der Planfeststellung in solchen Fällen die Rechtswirkung einer öffentlich-rechtlichen Verfügungsbeschränkung gegenüber dem Grundeigentum zu, soweit dieses durch das Dasein der festgestellten Eisenbahnanlage beeinträchtigt wird. Der Eigentümer muß den angeordneten öffentlichen Zustand (nach Ausgleich aller zur Zeit der Errichtung der Anlage vorhandenen Schäden) für alle Zukunft dulden. Es ist eine Beschränkung der nachbarlichen Umwelt in dem Sinne, daß der Eigentümer insoweit nicht mehr über sein Eigentum verfügen kann, als durch seine spätere Verfügung der Bestand oder die Gebrauchsfähigkeit (Benutzbarkeit) der öffentlichen Anlage für den vorgesehenen öffentlichen Zweck beeinträchtigt oder ausgeschlossen würde. Der Erlaubnissatz des § 903 BGB., wonach der Eigentümer nach Belieben mit seiner Sache verfahren kann, wird im Interesse der öffentlichen Sache eingeschränkt[1].

7. Öffentlich-rechtliche Bestandssicherung und privatrechtliche Sicherung (Dienstbarkeit) einer festgestellten Eisenbahnanlage.

Die öffentlich-rechtliche Verfügungsbeschränkung, wie sie in dem eben angegebenen Umfange gegenüber dem privaten Eigentumsrecht eintreten kann, ist also eine Folge der Planfeststellung, des Widmungsaktes der Anlage zu öffentlichen Zwecken. Ihre gesetzliche Grundlage findet sie, wie wir sahen, in den eisenbahngesetzlichen Sonderbestimmungen der §§ 37 RbGes. und 14 Abs. 2 PrEisGes. Danach ist grundsätzlich eine

[1] Inwieweit auch das Verbietungsrecht des § 903 BGB., der zweite Hauptinhalt des vollen Eigentumsrechts, daß nämlich der Eigentümer auch alle Einwirkungen auf seine Sache abwehren kann, zugunsten der öffentlichen Sache beschränkt wird, kann an dieser Stelle unerörtert bleiben; wenn es sich dabei um Betriebsauswirkungen der Eisenbahnanlage gegenüber dem nachbarlichen Eigentum handelt, könnte eine solche Beschränkung des Nachbarrechts jedenfalls nicht aus der Planfeststellung, die nur das Zustandsrecht der Eisenbahnanlage umfaßt, hergeleitet werden; dagegen aus allgemeinen öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten, vgl. z. B. Otto Mayer, a. a. O., Bd. II, S. 118 ff., über „Öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung", insbesondere S. 124; vgl. auch unten Abschnitt 8 und die dort angeführte Rechtsprechung.

Abänderung des einmal angeordneten Zustandes nur im Wege einer nachträglichen, öffentlich-rechtlichen Schutzanordnung (früher Auflage, neues Planfeststellungsverfahren) möglich; das gilt auch, wie wir weiter sahen, wenn das private Verfügungs r e c h t entgegensteht. Es handelt sich also um eine selbständige, von den privatrechtlichen Normen unabhängige Sonderwirkung des öffentlichen Baurechts. Für die Praxis ergibt sich daraus die grundsätzliche Folgerung, daß eine festgestellte Eisenbahnanlage zu ihrem Bestand auf fremdem Grundeigentum nicht der Sicherung durch ein privatrechtliches dingliches Benutzungsrecht bedarf, m. a. W.: auch ohne grundbuchliche Eintragung einer Dienstbarkeit zugunsten des Eisenbahnunternehmers ist z. B. die festgestellte Fernleitung für die Dauer ihrer Widmung gesichert; jeder Eigentümer der überspannten Grundstücke muß sie für die Dauer ihrer Zweckbestimmung auf seinem Grundstück dulden.

Diese klare Gedankenfolge aus der Planfeststellung hat in der Handhabung der Praxis bisher wenig Anklang gefunden. Man glaubte bislang, Entscheidendes zu versäumen, wenn nicht alsbald nach der Planung einer solchen Anlage mit den Grundeigentümern Verhandlungen auch über Bewilligung einer Dienstbarkeit aufgenommen würden. Es ist aber hierbei Grundsätzliches miteinander verwechselt worden. Selbstverständlich müssen auch bei Errichtung einer Reichseisenbahnanlage für den ersten Eingriff in das private Recht Vereinbarungen getroffen werden; der betroffene Eigentümer muß sein Einverständnis mit der Aufgabe oder Beschränkung seiner Rechte (Bauerlaubnis) erklären, andernfalls das Enteignungsverfahren durchgeführt werden muß; er muß für diesen Eingriff auch voll entschädigt werden, was gleichfalls — außerhalb der Enteignung — privatrechtliche Vergleichsverhandlungen und Vereinbarungen erforderlich macht. D e n s p ä t e r e n B e s t a n d d e r A n l a g e n a c h d e r P l a n f e s t s t e l l u n g u n d n a c h d e m B a u[1] trägt aber allein schon das ö f f e n t l i c h e R e c h t; die Pflicht jedes späteren Eigentümers zur Duldung der Anlage auf seinem Eigentum ergibt sich also als unmittelbare Folge aus der Rechtswirkung der Planfeststellung, ohne daß es für den Eintritt dieser Wirkung der Sicherung durch ein nebenher zu vereinbarendes dingliches Benutzungsrecht (Dienstbarkeit) bedarf.

Hieraus entsteht für die praktische Behandlung derartiger Fälle sogleich die überaus wichtige und einschneidende Frage: Soll bei solchen auf fremdem Eigentum errichteten Reichseisenbahnanlagen (z. B. einer Fernleitung) von der Eintragung einer privatrechtlichen dinglichen Last

[1] Also nach der r e c h t l i c h e n und t a t s ä c h l i c h e n Widmung für den öffentlichen Verwaltungszweck.

grundsätzlich überhaupt abgesehen werden? Die Beantwortung der Frage macht eine eingehende Prüfung des Verhältnisses zwischen der öffentlichen Zustandsanordnung (durch Planfeststellung) und der privatrechtlichen Sicherung (durch Dienstbarkeit) nötig. Dabei ergibt sich: Die Hauptwirkungen beider stimmen inhaltlich miteinander insofern überein, als sie beide den Bestand der Anlage sichern: Die Planfeststellung durch die öffentlich-rechtliche Verfügungsbeschränkung, die Dienstbarkeit durch die dauernd auf dem Grundstück lastende privatrechtliche Duldungspflicht. Dagegen kann diese Rechtswirkung in ihrer zeitlichen Dauer bei beiden auseinanderfallen; denn die öffentlich-rechtliche Zustandswirkung tritt ein mit der endgültigen Widmung (Planfeststellung und Inbetriebnahme), die privatrechtliche Wirkung mit der Eintragung der Dienstbarkeit in das Grundbuch. Erfahrungsgemäß nimmt nun in den meisten Fällen das grundbuchliche Verfahren erhebliche Zeit in Anspruch und verzögert dadurch die Entstehung des dinglichen Rechts[1]. Deshalb ist es für die Praxis besonders wichtig, die selbständig sichernde Wirkung der Planfeststellung rechtzeitig herbeizuführen, weil eben die Anlage sonst vor Erlangung der Dienstbarkeit — gegenüber Nacheigentümern — rechtlich ungeschützt wäre.

Anderseits endet die zuständliche Wirkung der Planfeststellung mit der Entwidmung der Anlage für ihren öffentlichen Zweck; sie ist also insoweit zeitlich begrenzt, während die dingliche Last, die ja privatrechtlicher Natur ist, von dem Aufhören der öffentlichen Wirkung unberührt bleibt. Gesetzt also den Fall, daß die Fernleitung — an die hier als Beispiel immer gedacht sei — später einmal für Zwecke der Reichseisenbahnen nicht mehr benötigt (entwidmet) wird, so ist ihr Weiterbestand gegenüber den betroffenen Eigentümern nur gesichert, wenn eine privatrechtliche Duldungspflicht besteht; ihre Veräußerung im ganzen würde dann beispielsweise nur durchführbar sein, falls die überspannten Grundstücke mit einer Dienstbarkeit auf Duldung von Leitungen und Masten im Sinne der §§ 1090 ff. BGB. belastet sind. Schon diese — wenn auch entfernte — Möglichkeit, die sich aus einer etwaigen Entwidmung ergeben kann, wird in der Praxis Grund genug sein, n e b e n der Planfeststellung auch für die privatrechtliche Belastung der betroffenen Grundstücke zu sorgen.

Abgesehen von diesem zeitlichen Auseinanderfallen in ihrer Entstehung und Beendigung können der Dienstbarkeit im Gegensatz zu der

[1] Vgl. z. B. den oben mitgeteilten praktischen Fall der Fernleitung bei dem Ort K. (Seite 929), wo die Dienstbarkeiten nicht rechtzeitig zu erlangen waren. — Erschwernisgründe in der Praxis sind dabei meist: Verschaffung von Erbscheinen, Ermittlung der Erben und andere Schwierigkeiten bei der Grundbuchbereinigung.

Planfeststellung inhaltlich andere Nebenwirkungen zukommen, die mitunter erstrebenswert sind. So läßt man in der Praxis mit der Pflicht zur Duldung der Anlage meist auch die Duldung des Betretens des Grundstücks für die Vornahme von Ausbesserungen (z. B. bei Störung der Fernleitung usw.) oder zum Unterlassen gewisser Handlungen auf dem belasteten Grundstück (Einhalten von Entfernungen bei Bauten oder Anpflanzungen in der Nähe der Leitung usw.) verbinden; das sind aber m. E. Rechte, die sich aus dem rein Zuständlichen nicht ergeben und demgemäß von der Planfeststellung nicht mitumfaßt werden. Sie beruhen auf privatrechtlicher Vereinbarung[1] und werden aus Zweckmäßigkeitsgründen in die dingliche Belastung mit einbegriffen.

Die Frage nach dem notwendigen und zweckmäßigen Verfahren in der praktischen Behandlung der hier erörterten Fälle (Bau einer Fernleitung oder anderer die Grundstückseigentümer nur beschränkenden Anlagen)[2] ist nach den vorstehenden Ausführungen zusammenfassend dahin zu beantworten:

Die Planfeststellung, die bei Reichseisenbahnanlagen aller Art die Grundlage des Baurechts überhaupt ausmacht und immer — schon wegen ihrer Wirkung auf den öffentlichen Rechtskreis — durchzuführen ist, spielt auch für die spätere öffentlich-rechtliche Bestandssicherung solcher Anlagen die ausschlaggebende Rolle; sie darf somit unter Hinweis auf eine etwa privatrechtlich vereinbarte Duldungspflicht niemals unterlassen werden[3].

Daneben soll jedoch wegen der besonderen Nebenwirkungen dinglich-privatrechtlicher Lasten nach Möglichkeit versucht werden, die Anlagen auch auf diesem Wege zusätzlich zu sichern.

8. Grenzen der Planfeststellungswirkung.

Es hat sich aus den letzten beiden Abschnitten der Untersuchung ergeben, daß die Wirkung der Bestandssicherung u. U. sogar zu einer Verfügungsbeschränkung führt, nämlich in allen den Fällen, in denen festgestellte Eisenbahnanlagen in fremdes Grundeigentum fallen oder über fremdes Grundeigentum hinwegführen. Diese Sonderfälle

[1] Im einzelnen Fall könnte hier notfalls auch polizeilich oder unter dem Gesichtspunkt des „übergesetzlichen" Notstandes (z. B. bei Betriebsstörung der Starkstromleitung) das entgegenstehende private Verbietungsrecht ausgeschaltet werden.

[2] Hierher gehört selbstverständlich auch die Verlegung von Leitungen aller Art in fremdem Grund und Boden, von Kabeln, Signalzügen, auch Beschränkung fremder Grundstücke für Erhaltung der Sicht usw.

[3] Das ist ja schon deshalb nötig, weil eine privatrechtliche Dienstbarkeit ohne Zutun des Berechtigten wegfallen kann (z. B. in einer Zwangsversteigerung fällt die Last nicht unter das geringste Gebot, §§ 44 ff. ZVGs.).

müssen immer wieder in den Vordergrund der Betrachtung gestellt werden, weil bei ihnen am deutlichsten zum Ausdruck kommt, wie weit das Zustandsrecht der öffentlichen Sache (Reichseisenbahnanlage) zu wirken imstande ist. In Schrifttum und Rechtsprechnung ist nun allerdings bisher diese unmittelbar das private Eigentum beschränkende Planfeststellungswirkung kaum klar aufgezeigt worden; dies wohl deshalb nicht, weil früher nur in geringem Maße solche Anlagen (wie etwa Kabel, Teile von Rohrleitungen usw.) vorhanden waren, die fremdes Eigentum benutzen mußten, bei denen also diese weitgehende Wirkung in Erscheinung treten konnte. Diese wenigen Anlagen hat man dann meist „rein privatrechtlich" behandelt (Gestattungsvertrag und Dienstbarkeit), so daß es nicht zu einer Klarstellung ihrer öffentlich-rechtlichen Bedeutung kommen konnte. Vielfach ist bei solchen „Nebenanlagen" auch die Planfeststellung gänzlich unterlassen worden. Der moderne Eisenbahnbau löst sich nun aber mehr und mehr von seiner Grundlage, dem eigentlichen Eisenbahnkörper; er kennt deshalb auch wichtige, wertvolle und umfangreiche Anlagen, wie eben die elektrischen Fernleitungen, die mit fremdem Grundeigentum verbunden bleiben. Zwangsläufig ergibt sich somit auch die Notwendigkeit, die Planfeststellung unbedingt zu betreiben und die besonderen Rechtsverhältnisse und die besondere öffentlich-rechtliche Lage solcher „außerhalb liegenden" Eisenbahnanlagen scharf zu erfassen.

Man kann diesem Erfordernis gegenüber auch nicht etwa einwenden, das Problem der Verfügungsbeschränkung durch die Planfeststellung könne nicht praktisch werden, weil bei der anfänglichen Beschränkung des Grundeigentums privatrechtlich für seine Dauerbelastung gesorgt werde oder doch gesorgt werden müsse; was bei den anderen Anlagen der Grunderwerb sei, sei bei diesen auf fremdem Eigentum verbleibenden eben die anfängliche „teilweise" Entziehung (Beschränkung) des betroffenen Grundeigentümers. Wer die Praxis kennt, wird dem nicht zustimmen können; es zeigt sich nämlich, daß solche außerhalb des Bahnkörpers errichteten Anlagen vielfach ohne vorherige privatrechtliche Sicherung hergestellt werden müssen; der Fall, der im 6. Abschnitt dieser Untersuchung angeführt wurde, zeigte es ja deutlich. Es ist auch durchaus nicht selten, daß ursprünglich, d. h. bei der Planfeststellung und dem Bau solcher Anlagen, gar kein Bedürfnis für die Bestellung einer dinglichen Last besteht, z. B. der Grundstückseigentümer hat gar kein Verbietungsrecht im Sinne des § 905 BGB., weil sein lediglich als Ackerland genutztes Grundstück in einer sein Interesse völlig ausschließenden Höhe überspannt oder überbaut wird, zu einer dinglichen Belastung des Grundstücks also überhaupt

kein Anlaß vorliegt. Es gibt schon genügend praktische Anwendungsfälle, in denen Eisenbahnanlagen ohne dienstbarkeitliche Sicherung auf oder über fremdem Eigentum bestehen. Anderseits zeigt die Praxis, daß gerade in derartigen Fällen nachträglich ein neues Interesse (etwa eines späteren Eigentümers) auftreten kann, dessen Verwirklichung nunmehr die vorhandene Eisenbahnanlage (Fernleitung) entgegensteht[1].

Die früheren Ausführungen haben gezeigt, wie in allen solchen Fällen — jenseits des Privatrechts — allein schon die öffentlich-rechtliche Wirkung der Planfeststellung den Bestand der Anlage gegenüber dem nachträglichen[2] Verfügungswillen eines Eigentümers (Nacheigentümers) sichert. Es muß in diesem Zusammenhang aber auch ein Wort über die Grenzen dieser das Privatrecht beiseiteschiebenden Wirkung gesagt werden. Sie ist nämlich nicht zu verwechseln mit anderen, scheinbar ähnlich liegenden Tatbeständen des Zusammenstoßes mit nachbarlichen Eigentumsansprüchen. Sie ist eine Folge des angeordneten öffentlichen Zustandes und deshalb eine Zustandswirkung; nur da ist sie gegeben, wo die festgestellte Eisenbahnanlage zuständlich die entgegenstehende Verfügungsmacht des Eigentümers später einschränkt; das will besagen, wenn ihr Bestand, ihr bauliches Vorhandensein selbst der auf nachträglichem Willen beruhenden Bewegungsfreiheit des Eigentümers im Wege steht; nicht dagegen, wenn z. B. die spätere Benutzung oder Verwertung der Eisenbahnanlage zu ihrem öffentlichen Zwecke mit dem privaten Verfügungsrecht in Widerstreit gerät. Will beispielsweise der Eigentümer eines in einer Krümmung der Strecke gelegenen Geländes, das ursprünglich ebenfalls reines Ackerland war, später dort einen Hochbau errichten oder höhere Anpflanzungen vornehmen, und würde dadurch die Sicht auf die Signale gestört und der Betrieb auf der Reichsbahnstrecke gefährdet oder sogar unmöglich gemacht, so handelt es sich zwar auch um eine Kollision zwischen öffentlichen und privaten Interessen, aber doch um einen anderen Tatbestand. Aus dem Baurecht, der Planfeststellung heraus kann hier jedenfalls eine Verfügungs-

[1] Vgl. auch hierzu das Hauptbeispiel im Abschnitt 6: Ursprüngliches Ackerland wird nach der Planfeststellung zum Bau- oder Industrieland. Es spielt auch unten wieder eine wichtige Rolle (siehe Abschnitt 11).

[2] Nur der „nachträgliche Verfügungswille" des Nachbarn kommt hier in Betracht. Es muß sich um solche nach der Planfeststellung entstandenen neuen Interessen handeln, die bei Berücksichtigung zu einer Schutzanordnung nach § 14 Absatz 2 (also mit Kostentragung des Interessenten) führen würden. Über die Abgrenzung zwischen „anfänglichem" und „nachträglichem" Bedarf des Eigentümers in diesem Sinne wird später noch genaues bei den beiden möglichen Arten der Plananordnungen (Auflagen) (§ 14 Abs. 1 und § 14 Abs. 2 PrEisGes.) zu sagen sein; vgl. unten Abschnitt 11).

beschränkung des Eigentümers m. E. nicht hergeleitet werden, weil der angeordnete öffentliche Bauzustand der Eisenbahnanlage selbst den Eigentümer keinesfalls zuständlich an der Durchsetzung seiner Verfügungsmacht hindert. Hier steht vielmehr umgekehrt dessen beabsichtigte privatrechtliche Verfügung (Errichtung der Bauten usw.) dem Betrieb der Reichsbahn entgegen. Dieser Fall der Freihaltung der Sicht ist selbstverständlich anders zu beurteilen, wenn das sogenannte „Sichtdreieck" als Teil der Bahnanlage von vornherein mit festgestellt ist. Dann ergibt sich die Verfügungsbeschränkung des Eigentümers im Sichtdreieck ebenfalls unmittelbar aus dem Baurecht als Planfeststellungswirkung[1]. — Ist das aber bei Errichtung der Bahn, wie früher meist, nicht geschehen, so kann die Beschränkung des Eigentümers jedenfalls nicht auf die unmittelbare Planfeststellungswirkung gestützt werden. Der Interessenwiderstreit muß dann zwar auch zugunsten des öffentlichen Eisenbahnbetriebes entschieden werden, aber auf einem anderen Wege. Die Rechtsprechung leitet hier die öffentlich-rechtliche Beschränkung des Eigentümers im Sichtdreieck aus den allgemeinen Gedanken der „Konzession" (ausgehend von Privatbahnen) her. So sagt das RG. bereits im Bd. 7, S. 267, der Konzession zur Anlage der Eisenbahn wohne die allgemeine Beschränkung inne, daß sich die benachbarten Grundbesitzer gegen den Betrieb nicht wehren können; diese Gedankengänge werden in späteren Entscheidungen wieder aufgenommen[2].

Dieser Unterschied zur festumgrenzten Planfeststellungswirkung muß sehr beachtet werden. Der Tatbestand der unmittelbaren Wirkung der Planfeststellung (zuständliche Behinderung) ist zwar enger als die aus allgemeinen öffentlich-rechtlichen Erwägungen (hoheitsrechtlicher Konzession) abgeleitete Eigentumsbeschränkung; dafür beruht jene auf positiven baurechtlichen Bestimmungen und gestattet, wie wir unten sehen werden, eine weitergehende Schlußfolgerung in der Frage der Entschädigung des benachteiligten Grundeigentümers (Abschnitt 11, am Ende).

Weiter sind von der reinen Zustandswirkung der Planfeststellung grundsätzlich ausgenommen die Fälle, in denen Betriebs-

[1] An eine solche Gestaltung des Sichtdreiecks ist bei den Ausführungen Wachtels in VAE. 1937, Bd. 3, Heft 4, S. 225, offenbar gedacht. Auch die „Richtlinien der Hauptverwaltung", a. a. O. Zfr. 4, streben eine grundsätzliche Einbeziehung des Sichtdreiecks in die Planfeststellung an.

[2] So RG. im Archiv für Eisenbahnwesen 1897, S. 540, und OLG. Naumburg vom 17. November 1932 — 1 W 466/32; über die weiteren Folgerungen, die die Rechtsprechung aus diesem Grundsatz für die Entschädigungsfrage ableitet, s. unten, am Schluß des Abschnitts 11.

auswirkungen (sogenannte Immissionen) das nachbarliche Eigentum beeinträchtigen. Die daraus sich ergebenden Rechtsbeziehungen unterliegen anderen, ebenfalls ursprünglich aus der Konzession von Privatbahnen abgeleiteten allgemeinen Rechtsgrundsätzen; mit der Planfeststellung im engeren Sinne haben sie nichts zu tun, weil diese nur den öffentlichen Bestand der Anlage schützt, nicht aber auch für den Betrieb der Anlage das Recht zu nachträglichen Eingriffen in die Nachbarrechte gibt. Das Verbietungsrecht des § 903 BGB., wonach der Eigentümer fremde Einwirkungen im Sinne des § 906 BGB. abwehren kann, wird somit durch das Zustandsrecht der Planfeststellung nicht berührt[1]. Die Beschränkungen, denen der Eigentümer auch hier gegenüber den öffentlichen Einrichtungen (aus Gründen der Aufrechterhaltung des Betriebes und Verkehres) unterliegt, sind vielmehr aus ähnlichen Gesichtspunkten wie beim „Sichtdreieck" zu erklären; die Rechtsprechung hat hier im Anschluß an die Lehre von der öffentlichen Eigentumsbeschränkung eine Abwandlung der Eigentumsfreiheit im öffentlichen Interesse vorgenommen[2].

Die Eigentumsbeschränkungen im „Sichtdreieck" und bei „Betriebsauswirkungen" stützen sich demnach zwar auch auf das öffentliche Recht, nämlich auf die Eigenschaft der Eisenbahnen als „öffentliche Betriebe" (bei Privatbahnen begründet durch die Konzession); sie unterscheiden sich voneinander nur in der äußeren Richtung der Beschränkung, insofern die erstere die Verfügungsmacht, die zweite die Abwehrbefugnis des Eigentümers einengt. Innerlich beruhen sie auf den gleichen allgemeinen Rechtsgedanken, haben aber jedenfalls beide keinen Anteil an der spezielleren baurechtlichen Wirkung der Planfeststellung selbst.

(Fortsetzung folgt.)

[1] Vielmehr nur der Erlaubnissatz des § 903, indem der Eigentümer gegenüber der zuständlich hindernden Eisenbahnanlage später nicht mehr frei verfügen kann. (S. oben Abschnitt 6, Schlußsatz mit Anmerkung.)

[2] Das ist im Falle der Immissionen durch den öffentlichen Eisenbahnbetrieb geschehen durch die bekannte Rechtsprechung des Reichsgerichts, die das Verbot der Immission des § 906 BGB. im öffentlichen Interesse ausschließt, dafür aber — unabhängig von allem Verschulden — dem betroffenen Eigentümer einen vollen Entschädigungsanspruch gewährt; vgl. insbesondere RG. Bd. 58, S. 31; 59, 70; 63, S. 374; 105, S. 213; in EE. 23, S. 233, 24, S. 54; 27, S. 73; 311; und 30, S. 499; vor allem RG. in der Entscheidung vom 16. Juni 1937 — abgedruckt in Rechtsprechung, Deutsche Rechtspflege 1937, Spalte 333, Nr. 626 —, die auch in der Entschädigungsfrage aus neuerer Rechtsauffassung heraus schon weiter geht (s. unten Abschnitt 11 am Ende). Vgl. auch in der Literatur: Otto Mayer, a. a. O. Bd. II, S. 124 f.

Die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel.

Von

Dipl.-Ing. **Wilhelm Günter** in Hamburg.

(Mit 49 Abbildungen auf 3 Tafeln.)

(Fortsetzung.)

III. Die Grundlagen des Fahrpreises.

Im Abschnitt II A hatten wir auf Grund der geforderten Eigenwirtschaftlichkeit festgestellt, daß die gesamten Selbstkosten des öffentlichen Verkehrsmittels von allen seinen Fahrgästen getragen werden sollen. Es ergibt sich nun die Hauptaufgabe, diese Kosten im Hinblick auf das in der Einleitung erläuterte verkehrspolitische Ziel zweckmäßig als Fahrpreise abzustufen und zu verteilen.

Die Aufgabe gliedert sich in zwei Teile, nämlich in eine Abstufung nach der Form, die wir als Abstufung der Fahrtberechtigung bezeichnen wollen, und in eine Abstufung nach dem Geldbetrag, die wir die Abstufung der Fahrpreishöhe nennen wollen.

Der Vielseitigkeit der Aufgabe entsprechen die zahlreichen sogenannten „Tarifsysteme", die von den Verkehrsunternehmen als Lösung eingeführt worden sind und die man als „Leistungstarif mit den Untergruppen Stufen-, Staffel-, Zonen-, Vereinfachungs- oder Mischtarif" oder als „Einheits- oder Flachtarif" bezeichnet hat [10]. Diese Vielheit der „Tarifsysteme" ordnet sich aber zwanglos, wenn man die Aufgabe in ihre beiden Teile trennt und dem Wesen und den Grundlagen der beiden Teilabstufungen nachgeht.

A. Die Abstufung der Fahrtberechtigung.

Die Abstufung der Fahrtberechtigung befaßt sich mit der Einteilung und Abgrenzung der durch die öffentlichen Verkehrsmittel angebotenen Arbeits- und Zeitersparnis, sie kann daher immer nur von der Benutzung der Verkehrsmittel ausgehen. Bei den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln muß nun jede Fahrtberechtigung je ein Merkmal aus den folgenden drei Gruppen enthalten:

1. Verkehrsmittel,
2. Verkehrsbedürfnis,
3. Bewertung der Ersparnis.

Die hiernach überhaupt möglichen verschiedenen Fahrtberechtigungen sind aber so zahlreich, daß kein Verkehrsunternehmen sie in vollem Umfange als Fahrpreisstufen verwirklichen könnte. Man muß sich deshalb zur Vereinfachung und zur Zusammenfassung in eine kleinere Anzahl entschließen, wenn auch die Mannigfaltigkeit des städtischen Verkehrsbedürfnisses und der jeweiligen Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis durch die Einwohner das Gegenteil erwünscht erscheinen läßt. Es hängt stark von den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen ab, wieviele Arten der Fahrtberechtigung ohne zu großen Widerspruch gegen diese Mannigfaltigkeit, aber auch mit Rücksicht auf eine nicht zu große Erschwerung des Betriebes und der Abfertigung der Fahrgäste zusammengefaßt werden können bzw. müssen. Der Einheitsfahrpreis stellt dabei die weitestgehende betriebliche Vereinfachung dar, er entspricht aber andererseits der Vielseitigkeit des Verkehrsbedürfnisses und der Bewertung am wenigsten. Wenn er dennoch eingeführt werden soll, müssen schon die Vorteile der durch ihn erzielbaren Betriebsvereinfachung diejenigen Vorteile überwiegen, die durch eine gute Anpassung an das vielgestaltige Verkehrsbedürfnis und die wechselnde Bewertung erreicht werden könnten.

1. Das Verkehrsmittel.

Man unterscheidet zunächst bei jeder Fahrtberechtigung die Benutzung nur eines Verkehrsmittels (mit oder ohne Umsteigen) und die Benutzung mehrerer verschiedenartiger Verkehrsmittel (mit Übergang). Das Umsteigen oder der Übergang ist dabei für den einzelnen Fahrgast keine freiwillige Handlung, sondern ein Zwang, der teils durch die bestehende Linienführung, teils durch die Lage und Größe des Netzes der einzelnen Verkehrsmittel zur Lage, Länge und Richtung des einzelnen Verkehrsbedürfnisses bedingt ist. Linienführung und Netzgröße sind aber das Ergebnis der technisch-wirtschaftlichen Überlegung, mit welchem Verkehrsmittel das städtische Verkehrsbedürfnis jeweils örtlich am besten und billigsten befriedigt werden könnte. Die Bewertung der Umsteige- und Übergangsfahrten durch den Fahrgast hängt also weder mit den Selbstkosten dieser Fahrten noch mit der in der Fahrtberechtigung enthaltenen Erlaubnis zur Benutzung eines zweiten Verkehrsmittels zusammen, wohl aber mit dem zusätzlichen Arbeitsaufwand und Zeitverlust, den das Umsteigen oder der Übergang ihm verursacht. Dies müßte auch bei der Festsetzung der Fahrpreishöhe für solche Fahrten entsprechend beachtet werden.

2. Das Verkehrsbedürfnis.

Bei der Abgrenzung der Fahrtberechtigung muß man außer von der Benutzung eines oder mehrerer Verkehrsmittel hauptsächlich vom Verkehrsbedürfnis ausgehen. Dieses hatten wir in seinem Auftreten nach Menge, Zeit und Raum gekennzeichnet. Die gleichen Merkmale muß auch jede Fahrtberechtigung für ein liniengebundenes städtisches Verkehrsmittel aufweisen. Man kann deshalb grundsätzlich nach einer bestimmten oder beliebigen Anzahl der Fahrten, nach einer begrenzten oder beliebigen Lage, Länge und Richtung der Fahrten, und nach einem bestimmten oder beliebigen Zeitabschnitt, in dem die Fahrten zurückzulegen sind, unterscheiden. Nach diesen drei Richtlinien lassen sich alle bestehenden und irgendwie denkbaren Fahrtberechtigungen bzw. Fahrausweise der öffentlichen städtischen Verkehrsmittel zerlegen und einordnen. Als besonderes Merkmal kommt außerdem die persönliche oder unpersönliche Gültigkeit hinzu.

Bei der Überlegung, welche Merkmale des Verkehrsbedürfnisses für die Abstufung der Fahrtberechtigung wichtig sind, stößt man zunächst auf die Häufigkeit, d. h. die Anzahl der Fahrten je Zeitabschnitt. Der gelegentlichen Einzelfahrt stehen also die häufigen Fahrten je Woche oder Monat gegenüber, die von dem einzelnen Einwohner und seiner Familie in täglich regelmäßiger oder unregelmäßiger Weise unternommen werden (Berufs-, Schul-, Geschäfts-, Besuchsverkehr usw.). Dementsprechend hat man außer dem Einzelfahrausweis auch vielfach Fahrausweise für mehrere Fahrten eines oder verschiedener Einwohner und Wochen- oder Monatskarten für eine bestimmte oder beliebige tägliche Fahrtenzahl eines Einwohners eingeführt. (Daß die Unterscheidung nach der Häufigkeit der Fahrten auch wegen der unterschiedlichen Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis von besonderer Bedeutung ist, war schon auf S. 631 angedeutet.)

Das besprochene Reisegesetz von Lill (Bild 1) über die Beziehung zwischen Menge und Länge des Verkehrsbedürfnisses weist uns ferner nachdrücklich darauf hin, daß außerdem eine genügend feine Abstufung nach der Fahrtlänge, besonders bei den kürzeren Entfernungen unter 5 km wegen des stark zunehmenden Verkehrsbedürfnisses, außerordentlich wichtig ist und deshalb soweit wie betrieblich und in der Abfertigung möglich durchgeführt werden sollte. Dies gilt besonders für die Straßenbahn als das ihrer technisch-wirtschaftlichen Eigenart nach gegebene öffentliche Massenverkehrsmittel für die kurzen und mittleren Strecken. Eine nicht zu grobe Abstufung ist auch wünschenswert, weil sich die Zeitersparnis, wie Bild 4 zeigte, und damit die Beförderungsgüte unterhalb der Entfernungen von 5 km rasch vermindert.

Je größer die Entfernungen werden, desto geringer wird das Verkehrsbedürfnis und desto mehr verschieden lange Strecken können in einer Fahrpreisstufe zusammengefaßt werden. Während die Abstufung der Fahrtlängen bei den Verkehrsmitteln mit Sperrenbetrieb (Schnellbahnen) keine großen Schwierigkeiten bereitet, verdient sie bei der Straßenbahn besondere Beachtung, weil sie zugleich genügend fein sein muß. Die gerade für ihre Verkehrsleistung wünschenswerte feinste Abstufung nach einzelnen Haltestellenabschnitten läßt sich aus betrieblichen Gründen (Abfertigung und Überwachung der Fahrgäste) wohl nirgends durchführen. Man ist deshalb leider zu einer mehr oder minder starken Zusammenfassung der verschiedenen Fahrtlängen gezwungen. Je besser sich diese Längenabschnitte, ganz gleich wie sie genannt sein mögen, den städtebaulichen und durch die Linienführung bedingten Abständen zwischen den Verkehrsknotenpunkten anpassen, um so weniger wird diese Zusammenfassung von den Fahrgästen als benachteiligender Zwang empfunden werden, der die Benutzung der Straßenbahn für bestimmte Fahrten in Gestalt eines zu hohen Fahrpreises verhindern könnte.

Ein schwacher und gelegentlicher Notbehelf ist hierbei die sogenannte „Dehnung" einer Zahlgrenze über zwei bis drei aufeinander folgende Haltestellen bei räumlich ausgedehnten Verkehrsknotenpunkten (Bahnhöfe, Plätze). (Bild 12.)

Ein wirksameres Mittel, um den Zwang allgemein zu verringern und die für den Fahrpreis abgegrenzten, mehrere Haltestellenabschnitte umfassenden Fahrtlängen voll nutzbar zu machen, besteht in ihrer Unterteilung in zwei, auch drei Teile zu je zwei und mehr Haltestellenabschnitte. (Bild 13.)

Diese Unterteilung ist auch wünschenswert, um die Abwanderung zu der billigeren Fahrpreisstufe kürzerer Fahrtlänge, die bei zu grober Abstufung leicht eintreten könnte, abzuschwächen.

Das Bedürfnis nach kurzen und mittleren Wegen bis zu 5 km Länge ist in allen Städten, wie das Lillsche Reisegesetz zeigte, das weitaus größte. Fahrrad und Kraftwagen sind aber nicht die geeigneten städtischen Verkehrsmittel, um dieses Verkehrsbedürfnis in seiner ganzen Vielfältigkeit und Größe befriedigen zu können, sondern sie werden vorwiegend für sich regelmäßig wiederholende und zum Teil längere Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte oder zu Geschäftsfahrten benutzt, weil ja die Anschaffung dieser eigenen Verkehrsmittel sich sonst nicht lohnen würde. Es fällt daher den öffentlichen städtischen Verkehrsmitteln zu, neben der Bedienung des regelmäßigen Berufsverkehrs hauptsächlich die Masse des Verkehrsbedürfnisses befriedigen zu helfen, die

sich aus den gelegentlichen und weniger regelmäßigen Einzelverkehrsbedürfnissen der Einwohner, besonders über kurze und mittlere Wege, zusammensetzt. Die Straßenverkehrsmittel stehen hierbei in einem ständigen Wettbewerb mit den Fußgängern. Wenn also ein Straßenbahnnetz seiner wichtigsten Aufgabe gerecht werden soll, so muß man seiner Fahrpreisabstufung für die kurzen und mittleren Strecken, insbesondere für Einzelfahrten, Sorgfalt und Beachtung widmen[1].

3. Die Bewertung der Ersparnis.

Die vereinfachende Maßnahme, daß alle Einwohner für eine bestimmte gleichartige Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittels immer den gleichen allgemeinen Fahrpreis zu zahlen haben, berücksichtigt nicht die im Abschnitt II C festgestellte Tatsache, daß die Einwohner die vom Verkehrsmittel gebotene Arbeits- und Zeitersparnis nicht alle in gleicher Höhe bewerten, weil ihr Einkommen, das vorwiegend die Bewertung bestimmt, sehr verschieden ist. Man hat dementsprechend vielfach besondere Fahrausweise mit niedrigeren Fahrpreisen für einen begrenzten Kreis von Einwohnern mit unterdurchschnittlicher Bewertung (Einkommen) festgesetzt, z. B. für Kinder, Erwerbslose, Schreber, Siedler usw.

[1] Ein bemerkenswertes Beispiel, wie durch eine gute Anpassung an das städtische Verkehrsbedürfnis sowohl den Einwohnern als auch dem Verkehrsunternehmen gedient und wie eine solche Feinstufigkeit ohne betriebliche Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, bieten die Verkehrsmittel in London. [8 und 9.] Alle drei Verkehrsmittel erheben bis zu den ersten 4,8 km einen Fahrpreis von 1 d je Meile (1,6 km) für die Einzelfahrt. Bei den Straßenverkehrsmitteln ist jede Meile in 2 Abschnitte zu je 0,8 km eingeteilt.

Im Jahre 1929 beförderten die drei Straßenbahngesellschaften der Untergrundbahn-Gruppe 200 Millionen Fahrgäste (19 % aller Straßenbahnfahrgäste) mit einer mittleren Reiselänge von 2,93 km (Berlin 4,9 km, Hamburg 4,2 km). Bei der größten der drei Gesellschaften benutzten 67,1 % aller Fahrgäste die ersten beiden Einzelfahrscheine zu 1 und 2 d bis 3,2 km.

Die beiden Omnibusgesellschaften der Untergrundbahn-Gruppe beförderten im gleichen Jahr 1583 Millionen Fahrgäste (85 % aller Omnibusfahrgäste) mit einer mittleren Reiselänge von 2,92 km (Berlin 5,1 km, Hamburg 5,1 km). Bei der größten der beiden benutzten sogar über 80 % aller Fahrgäste die beiden billigsten Einzelfahrscheine.

Auch bei der größten Londoner Straßenbahngesellschaft (1929: 723 Millionen Fahrgäste) benutzte die Mehrheit der Fahrgäste (53 %, unter Berücksichtigung der bei dieser Gesellschaft stark vertretenen Mittagsfahrscheine zu 1 und 2 d etwa 70 %) die beiden billigsten und kürzesten Entfernungsstufen.

Die Schnellbahnen befriedigen dagegen mehr das Verkehrsbedürfnis über mittlere und lange Strecken, wie es ihrer technisch-wirtschaftlichen Eigenart entspricht. Die Schnellbahnen der Untergrundbahn-Gruppe hatten 1929 393 Millionen Fahrgäste (40 % aller Schnellbahnfahrgäste) mit einer mittleren Reise-

oder auch für Einwohner, deren Einkommen eine bestimmte Höhe unterschreitet.

Zu diesem dritten Merkmal der Fahrtberechtigung gehört auch dem Sinne nach der besondere Fahrpreis für das Gepäck oder den Hund eines Fahrgastes.

Es hängt letzten Endes von der genauen Kenntnis des städtischen Verkehrsbedürfnisses und von den verkehrspolitischen Einzelzielen in einer Stadt ab, welche zweckmäßigste Abstufung der Fahrtberechtigung unter Beachtung der klargelegten Zusammenhänge und unter besonderer Berücksichtigung der beiden wichtigsten Unterschiede im Verkehrsbedürfnis (Häufigkeit und Weglänge) örtlich im einzelnen festzusetzen ist. Zudem kann diese Teilaufgabe immer nur im Zusammenhang mit der anderen Teilaufgabe, der Abstufung der Fahrpreishöhe, gelöst werden. Eine allgemeine Vereinfachung und Vereinheitlichung der Abstufung der Fahrtberechtigung und damit der Fahrausweise der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel gleicher Art könnte der Form nach aber auch nur im Rahmen dieser Zusammenhänge versucht werden, die die natürliche Grundlage für alle sogenannten „Tarifsysteme" bilden.

---

länge von 5,5 km (Berlin 5,7 km, Hamburg 5,8 km). Die Fahrpreisabstufung der Einzelkarten zeigt folgendes Bild der Benutzung:

	1 d . . .	15,4 %	der Fahrgäste
1,5 „	2 d . . .	25,3 %	„ „
2,5 „	3 d . . .	22,8 %	„ „
3,5 „	4 d . . .	16,5 %	„ „
4,5 „	5 d . . .	9,5 %	„ „
5,5 „	6 d . . .	6,0 %	„ „
6,5 „	7 d . . .	3,2 %	„ „
über	7 d . . .	1,3 %	„ „

Daß sich in dieser Verteilung der Fahrgäste und Reiselängen bis heute noch nichts geändert hat, läßt der letzte Geschäftsbericht der London Passenger Transport Board (Third Annual Report and Accounts, Year ended 30 June 1936, London 1936) erkennen. Daraus sind folgende Werte entnommen bzw. errechnet:

Omnibusse:	durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt	1,8 d
	Fahrgäste je Nutzwagen-km	4,72
Straßenbahnen:	durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt	1,39 d
	Fahrgäste je Nutzwagen-km	6,17
Obusse:	durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt	1,48 d
	Fahrgäste je Nutzwagen-km	6,28
Schnellbahnen:	durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt	4,29 d
	Fahrgäste je Nutzwagen-km	1,8
Gesamtbetrieb:	durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt	2,31 d

Trotz weitgehender Abstufung der Fahrpreise nach oben bewirkt die Staffelung der Reiselängen nach dem Lillschen Reisegesetz, daß der durchschnitt-

B. Die Abstufung der Fahrpreishöhe.

1. Fahrpreis und Einnahme.

Um den Einfluß des Fahrpreises auf die Einnahme erkennen zu können, ist es zuvor notwendig, seinen Einfluß auf die Fahrgastanzahl bzw. die Verkehrsleistung als Massenerscheinung zu untersuchen. Wie festgestellt war, hängt die Bewertung der Arbeits- und Zeitersparnis durch jeden Einwohner im Laufe eines Jahres und bei ausgeschaltetem Einfluß der Kaufkraft des Geldes und des Wetters nur von der Höhe seines jährlichen Einkommens ab. Das einzelne Einkommen setzt der einzelnen Bewertung gewissermaßen eine bestimmte Höchstgrenze, während nach der Grenzbedingung für die Benutzung eines Verkehrsmittels:

Fahrpreis = Wert der Arbeitsersparnis + Wert der Zeitersparnis

der vom Verkehrsunternehmen verlangte Fahrpreis eine bestimmte Mindestgrenze für die einzelne Bewertung fordert. Die Benutzungshäufigkeit eines Verkehrsmittels, d. h. die Fahrtenanzahl bzw. die Verkehrsleistung, wird bei sonst unveränderten Verhältnissen also dadurch bestimmt, wie oft in den einzelnen Fällen die Mindestgrenze unter der Höchstgrenze liegt. Bei Unveränderlichkeit der Verhältnisse, insbesonliche Fahrpreis der Straßenverkehrsmittel sehr niedrig liegt. Das ist eine Bestätigung der Tatsache, auf die bereits Gretsch [10, S. 293] hingewiesen hat:

„Der einzelne Fahrgast bezahlt bei den Leistungstarifen im Durchschnitt je Fahrt im allgemeinen weniger als bei den Einheitstarifen, trotzdem aber ergibt sich eine höhere Einnahme je Personen-km, der Leistungstarif wirkt daher vielfach im Sinne besserer Wirtschaftlichkeit."

Die Richtigkeit dieser sehr beachtenswerten Zusammenhänge wird in einem späteren Abschnitt noch bestätigt werden.

Von deutschen Straßenbahnen sei als Beispiel die Fahrpreisabstufung und Fahrgastverteilung bei der Hessischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft Darmstadt genannt, deren Geschäftsbericht 1935 für den Straßenbahnbartarif ohne Fahrscheinheftchen folgende Werte angibt:

1 bis 2	Teilstrecken . .	10 Rpf. . .	52,19 %
3	„ . .	15 „ . .	23,89 %
4	„ . .	20 „ . .	10,02 %
5 bis 6	„ . .	25 „ . .	7,95 %
7 „ 8	„ . .	30 „ . .	3,24 %
9 „ 10	„ . .	35 „ . .	1,37 %
11 „ 12	„ . .	40 „ . .	0,34 %
13 „ 14	„ . .	45 „ . .	0,31 %
15 „ 16	„ . .	50 „ . .	0,69 %

Eine Teilstrecke ist im Durchschnitt 0,75 km lang. Bei dieser Straßenbahn fallen also sogar rd. 86 % der Einzelkarten-Fahrgäste auf die ersten drei Fahrpreisstufen bis 3 km Fahrtlänge. Auch hier liegt der durchschnittliche Fahrpreis je Fahrt trotz weitgehender Abstufung nach oben mit 14,9 Rpf. sehr niedrig.

dere des Einkommens, liegt aber die Höchstgrenze fest. Die Gesamtzahl der Fahrgäste bzw. die Verkehrsleistung hängt dann von der Lage der Mindestgrenze und folglich nur noch vom geforderten Fahrpreis ab.

Wenn sich die Höchstgrenze und damit die Fahrtenanzahl bei gleichbleibendem Fahrpreis mit dem Einkommen geradlinig verändert (Bild 5), so kann man daraus schließen, daß eine Fahrpreisänderung bei gleichbleibendem Einkommen die Mindestgrenze und damit die Fahrtenanzahl ebenfalls geradlinig verändern müßte. Es ist deshalb wertvoll, das wichtige Massengesetz der unter diesen Voraussetzungen offenbar geradlinigen Abhängigkeit vom Fahrpreis grundsätzlich bestätigt zu finden.

Hierzu werfen wir einen Blick in eine bereits vor über 50 Jahren veröffentlichte Abhandlung von Launhardt [18]. Als einzige Grundlage für eine wissenschaftliche Volkswirtschaftslehre stellt Launhardt dort eine Nützlichkeitsgleichung

$$y = f(x)$$

auf, die angibt, wie sich der Wert bzw. die Nützlichkeit y eines Gutes mit dessen Besitzmenge x verändert. Launhardt beruft sich bei der mathematischen Behandlung dieser Gleichung auf die Veröffentlichungen von Walras[1] und Jevons[2] und schreibt dazu:

„Die genaue Feststellung der Form der Nützlichkeitsgleichung wird unter allen Umständen große Schwierigkeiten bieten, obwohl es keineswegs aussichtslos erscheint, dieselbe für bestimmte Fälle aus geeigneten statistischen Beobachtungen abzuleiten. Im allgemeinen ist über die Form der Nützlichkeitsgleichung nur soviel bekannt, daß für eine Gütermenge $x = 0$ auch die Nützlichkeit $y = 0$ ist, daß die Nützlichkeit y langsamer wächst als die Gütermenge x und für ein bestimmtes Maß x_1 ein Maximum von Nützlichkeit y_1 erreicht wird, sowie endlich, daß für eine weitere Zunahme der Gütermenge die Nützlichkeit wieder abnimmt, bis bei einer Menge x_2 die Nützlichkeit wieder zu Null wird.

Wo für die Berechnung von Beispielen oder zur Erreichung einer größeren Anschaulichkeit die Annahme einer bestimmten Form der Nützlichkeitsgleichung notwendig erscheint, kann die f(x) als eine nach ganzen Potenzen von x geordnete Reihe angenommen werden, von welcher annäherungsweise nur die ersten beiden Glieder beibehalten werden, so daß sich diese Annäherungsform ergibt zu

$$y = \alpha x - \alpha_1 x^2 \qquad (2)$$

[1] Mathematische Theorie der Preisbestimmung der wirtschaftlichen Güter von Leon Walras, deutsch von Ludwig von Winterfeld, Stuttgart 1881.

[2] The Theory of Political Economy by Stanley Jevons, London 1879.

Diese Annäherungsform erfüllt alles, was über die Form der Nützlichkeitsgleichung bekannt ist, indem y für $x = 0$ und für $x = \frac{\alpha}{\alpha_1}$ zu Null und für $x = \frac{\alpha}{2\alpha_1}$ zu einem Maximum wird."

Die Richtigkeit der parabolischen Annäherungsform wird zwar von Sax [29, Band 1, S. 21] unter Hinweis auf Auspitz und Lieben[1] bezweifelt, doch ist das Ergebnis ihrer Anwendung gerade für uns sehr bemerkenswert. Launhardt benutzt sie nämlich bei seinen weiteren Gedanken über das Grundgesetz des Tausches:

„Besteht neben einem Besitzer, welcher von einem Gute A, dessen Nützlichkeitsgleichung $y = f(x)$ ist, eine Menge a besitzt, ein zweiter Besitzer, welcher über ein anderes Gut B, dessen Nützlichkeitsgleichung $y = \varphi(z)$ ist, in einer Menge b verfügt, so können beide Besitzer gewisse Mengen ihrer Güter gegeneinander austauschen und werden dies bis zu einem Maße tun, als sie dadurch an Nutzen gewinnen oder zu gewinnen glauben."

Unter der Voraussetzung, daß die Nützlichkeit eines jeden der beiden Güter von jedem der beiden Besitzer in gleicher Weise beurteilt wird, und daß die ausgetauschten Gütermengen x und z im Verhältnis ihrer nach irgendeinem Maßstab gemessenen Preise p_1 und p_2 je Einheit stehen, stellt Launhardt für jeden Besitzer Gleichungen über die durch den Tausch erreichbare Nützlichkeit des Besitzes auf. Durch die jeweilige Differenzierung dieser Gleichungen und Auflösung nach x oder z gewinnt Launhardt vier Formeln, welche die Abhängigkeit der wechselseitig angebotenen und nachgefragten Gütermengen vom Preisverhältnis $p_1 : p_2$ darstellen.

Hiervon sind für unsere Betrachtungen zwei Formeln bemerkenswert, nämlich die Formeln für das Angebot des Gutes B und für die Nachfrage nach dem Gut A. Für ein angenommenes Beispiel errechnet Launhardt (S. 23) das Angebot zu

$$z_1 = \frac{2000\,\frac{p_1}{p_2} - 1200\left(\frac{p_1}{p_2}\right)^2}{4 + 5\left(\frac{p_1}{p_2}\right)^2}$$

und die Nachfrage zu

$$x_2 = \frac{2000 - 1200\,\frac{p_1}{p_2}}{4 + 5\left(\frac{p_1}{p_2}\right)^2}$$

[1] Auspitz und Lieben, Theorie des Preises, Leipzig 1889.

Die beiden Kurven haben die in Bild 14 dargestellte Form. Es ist natürlich $x_2 (p_1 : p_2) = z_1$, d. h. Nachfrage × Preisverhältnis = Angebot. (Diesen einfachen Zusammenhang erwähnt Launhardt nicht.)

Die für den Tausch zweier Güter von gleichbleibender Eigenschaft aufgestellten zwei Formeln vereinfachen sich, wenn das Gut A nicht getauscht, sondern gegen Geld verkauft wird. Für die Nützlichkeit bzw. den Wert des Geldes gibt Launhardt (S. 55) die Formel

$$y = p\,x$$

an: es hat stets einen seiner Menge x verhältnisgleichen Wert. Durch Einführung dieser Nützlichkeitsgleichung des Geldes erhält er für die Nachfrage nach dem Gut A die allgemeine Formel

$$x = \frac{\alpha - p}{2\,\alpha_1}$$

welche man auch schreiben kann

$$x = \frac{\alpha}{2\,\alpha_1} - \frac{1}{2\,\alpha_1}\,p$$

Darin sind α und α_1 die Festwerte der Nützlichkeitsgleichung (2) des zu kaufenden Gutes A und p ist der Preis. Man kann nun, wenn man $\frac{\alpha_1}{2\,\alpha_1} = k'$ und $\frac{1}{2\,\alpha_1} = k''$ setzt, die Nachfrage durch die Formel

$$x = k' - k''\,p \tag{3}$$

ausdrücken. Dies ist die Gleichung einer Geraden.

Das Geldangebot $z = p\,x$ = Nachfrage × Preis wird damit zu

$$z = k'\,p - k''\,p^2 \tag{4}$$

Dies ist die Gleichung einer Parabel (Bild 15), welche bei den vorausgesetzten gleichbleibenden Verhältnissen die durch den Verkauf eines Gutes erzielbare Geldeinnahme in Abhängigkeit vom geforderten Preis darstellt.

Der anfangs gezogene Rückschluß von dem Massengesetz einer geradlinigen Abhängigkeit der Fahrgeldausgaben vom Einkommen (Bild 5) auf ein sinngemäßes Massengesetz einer geradlinigen Abhängigkeit der Fahrtenanzahl vom Fahrpreis stimmt also mit dem Sinne der aus der Launhardtschen Nützlichkeitsgleichung abgeleiteten Formel (3) überein, die nach ihren Voraussetzungen allgemein für jedes gegen Geld zu kaufende Gut gelten soll. Diese beiden einfachen und mathematisch strengen Gesetzmäßigkeiten werden aber in der Wirklichkeit ständig durch diejenigen Einflüsse überdeckt und verwischt, die sich aus der Änderung der Voraussetzungen ergeben, unter denen die beiden Formeln abgeleitet wurden. Zunächst war die Unveränderlichkeit der Nützlichkeitsgleichung (2), ihrer beiden Festwerte α und α_1 und damit auch der Festwerte k' und k'' vorausgesetzt. Das bedeutet sowohl eine gleich-

bleibende Beschaffenheit des zu verkaufenden Gutes als auch ein gleichbleibendes Bedürfnis des Käufers nach dem Gut und eine gleichbleibende Bewertung des Gutes durch den Käufer. Die Bewertung hängt aber überwiegend von dem Einkommen des Käufers ab, das somit ebenfalls als gleichbleibend vorausgesetzt war. Wenn mehrere Käufer zu verschiedenen Zeiten auftreten, müssen die beiden Formeln außerdem auf die Käufereinheit und einen bestimmten Zeitabschnitt bezogen werden. Schließlich ist noch der gleichbleibende Wert des Geldes und das alleinige Angebot des Gutes A Voraussetzung gewesen.

Diese Voraussetzungen der Launhardtschen Nützlichkeitsgleichung sind im städtischen Personenverkehr meistens nicht mehr erfüllt, weil die Verhältnisse sich infolge des lebendigen wirtschaftlichen Geschehens ständig verändern. Um die versteckte mathematische Gesetzmäßigkeit der beiden abgeleiteten Formeln (3) und (4), die sich in anderer Form schon in den Geraden des Bildes 5 widerspiegelte, aus seinen Betriebsergebnissen herauslesen und herausschälen zu können, müßte man schon die ursprünglichen Voraussetzungen oder wenigstens deren Beständigkeit durch Rück- und Umrechnungen wieder zu schaffen versuchen. Hierin sind die großen Schwierigkeiten enthalten, die Launhardt selbst erwähnt hat.

Da die Zusammenhänge zwischen dem Preis, der Nachfrage-Geraden und der Angebots-Parabel nach Launhardt allgemein für jedes gegen Geld zu kaufende Gut gelten sollen, ist es nun für unsere Untersuchung besonders wertvoll, daß die von Launhardt angedeutete Möglichkeit, die Form der Nützlichkeitsgleichung für bestimmte Fälle aus geeigneten statistischen Beobachtungen abzuleiten, erstmalig von Sieber [31], und offenbar unabhängig von den Launhardtschen Gedankengängen, für den städtischen Personenverkehr gewissermaßen mittelbar verwirklicht wurde. Sieber untersucht dort die Beziehungen zwischen Fahrtenanzahl, durchschnittlichem Fahrpreis und Einnahme an Hand der Betriebsergebnisse der Nürnberg-Fürther Straßenbahn aus den Jahren 1900 bis 1919. Er findet, daß die Kaufkraft des Geldes eine wesentliche Rolle spielt und stellt deshalb hierfür einen Maßstab aus den Lebensmittelpreisen, den Betriebsausgaben je Rechnungswagen-km und dem ortsüblichen Stundenlohn dieser Jahre auf, der gewissermaßen als ein Vorläufer der heutigen Berechnung der Kosten der Gesamtlebenshaltung durch die Statistischen Ämter der Städte und des Reiches angesprochen werden kann.

Mit Hilfe dieses Maßstabes für die Kaufkraft des Geldes und unter Umrechnung auf einen Einwohner (bei annähernd gleichgebliebener mittlerer Reiselänge und Netzgröße) stellt Sieber fest, daß sich die Betriebseinnahmen in Abhängigkeit vom durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrt

ziemlich gut zu einer Parabel und die Anzahl der Fahrten zu einer Geraden ordnen. Ausnahmen ergeben sich nur durch besondere Ereignisse, wie Ausstellung, Betriebseinschränkung, Einführung der durchgehenden Arbeitszeit usw. Für die Anzahl der jährlichen Fahrten je Kopf der Bevölkerung in Nürnberg stellt Sieber die Formel

$$Z = 283 - 19{,}7\,p$$

auf, worin p der durchschnittliche Fahrpreis in Rpf (Geldwert 1914), 283 und 19,7 die Festwerte für die örtlichen Verhältnisse der Stadt Nürnberg und ihrer Straßenbahn bedeuten. Die jährliche Einnahme je Kopf der Bevölkerung gibt Sieber zu

$$E = 2{,}83 - 0{,}197\,p^2\ \text{RM}$$

an. Diese beiden Formeln entsprechen vollkommen den aus der Launhardtschen Nützlichkeitsgleichung abgeleiteten Formeln (3) und (4) für die Nachfrage-Gerade des Gutes A und die Angebots-Parabel des Geldes, denn in diesem Falle sind die Straßenbahnfahrten das von den Einwohnern nachgefragte Gut und die Betriebseinnahmen das dafür angebotene Geld, beide in Abhängigkeit vom Fahrpreis p. Damit ist auch die Richtigkeit der parabolischen Annäherungsform der Launhardtschen Nützlichkeitsgleichung (2), wenigstens hinsichtlich der städtischen Personenbeförderung gegen Geld, mittelbar bewiesen.

Der geradlinige Zusammenhang besteht natürlich außer zwischen der Fahrtenanzahl und dem durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrt sinngemäß auch zwischen der Verkehrsleistung in Fahrgast-km und dem durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrgast-km.

In einem weiteren Aufsatz von Sieber [32] werden diese massengesetzlichen Zusammenhänge durch eine Untersuchung der Betriebsergebnisse von 1900 bis 1918 bei drei anderen Straßenbahnnetzen als gültig bestätigt. Zwar streuen die Jahreswerte etwas, doch liegt dies daran, daß die benutzte Nürnberger „Geldmeßzahl" im Vergleich zum heutigen Maßstab für die Kaufkraft des Geldes nur eine angenäherte war und auf die fremden Betriebe übertragen wurde, und daß die Veränderung der örtlichen Verhältnisse rechnerisch nicht ausgeglichen werden konnte.

Dieses versteckte parabolische Steigen und Fallen der Einnahme in Abhängigkeit vom Fahrpreis erklärt auch den Widerstreit der Meinungen über die Zweckmäßigkeit von Fahrpreisänderungen. Wenn jede Fahrpreissenkung angeblich immer eine Mindereinnahme verursacht, müßte jede Fahrpreiserhöhung immer eine Mehreinnahme bringen. Wie aber später die Beispiele zeigen werden, können sowohl Fahrpreissenkungen als auch Fahrpreiserhöhungen sowohl Mehr- als auch Mindereinnahmen

verursachen, weil eben hierfür immer nur die noch nicht genügend beachtete Wertabhängigkeit des Fahrpreises allein maßgebend ist. Sie bewirkt die geradlinige Abhängigkeit der Fahrtenanzahl vom Fahrpreis und dadurch die parabolische Form der Einnahmekurve und sie entscheidet schon im voraus über die Auswirkung einer Fahrpreisänderung auf die Einnahmeentwicklung.

Da man aber mit einer Fahrpreisänderung immer ein bestimmtes Ziel anstrebt, kommt es darauf an, ihre Auswirkung auf die Einnahme (und natürlich auch auf die Selbstkosten) möglichst schon vorher erkennen zu können. Es ist deshalb hinsichtlich der Einnahme für ein Verkehrsunternehmen wichtig, bei seiner Fahrpreisfestsetzung nicht nur das Massengesetz der Wechselwirkung zwischen der Fahrpreishöhe und der Verkehrsleistung bzw. der Einnahme zu beachten, sondern auch die Veränderung aller wirtschaftlichen Verhältnisse zu verfolgen, die die Auswirkung dieses Massengesetzes irgendwie beeinflussen und überdecken. Hierfür die nötigen Unterlagen zu liefern, ist eine besondere Aufgabe der von den Verkehrsunternehmen geführten Verkehrs- und Wirtschaftsstatistik.

Der für die einmalige Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels geforderte Fahrpreis muß sich in seiner Höhe außer nach der unterschiedlichen Bewertung durch die Einwohner — hauptsächlich infolge verschiedenen Einkommens und verschiedener Häufigkeit des Verkehrsbedürfnisses — auch nach der wirklich gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis, d. h. nach der Fahrtlänge und Beförderungsgüte richten, die beide jeweils sehr verschieden sein werden. Besonders die Zeitersparnis nimmt wegen der Verlustzeiten mit der Kürze der Fahrt beträchtlich ab.

Bei allen diesen Unterschieden der Bewertung und der Beförderungsgüte wird es deshalb vom Standpunkt der Bewertung aus nicht immer sinngemäß sein, nur die Arbeitsersparnis als Maßstab für die festzusetzende Höhe des Fahrpreises zu benutzen. Dies ist beim Vergleich der Preise aller Fahrten, der kurzen und langen, gelegentlichen und regelmäßigen, nach dem Maßstab Rpf/Fahrgast-km, der hinsichtlich der Selbstkosten je Einheit der Verkehrsleistung der übliche und gegebene ist, besonders zu beachten. Es müßten vielmehr immer nur gleichartige Fahrten (gleicher Länge und Beförderungsgüte, gleicher Häufigkeit und Bewertung) zusammen betrachtet werden, wie es der Voraussetzung der gleichbleibenden Eigenschaft des Gutes nach der Launhardtschen Nützlichkeitsgleichung entspricht. Weil aber die statistischen Unterlagen über die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel meistens nur soweit vorhanden und unterteilt sind, wie es Fahrpreisstufen gibt,

müßte das Massengesetz der geradlinigen Abhängigkeit der Fahrtenanzahl vom Fahrpreis folgerichtig auf jede einzelne Fahrpreisstufe angewendet werden. Denn der durchschnittliche Fahrpreis und die gesamte Einnahme eines Verkehrsmittels setzen sich ja erst aus den Einzelfahrpreisen und Einzeleinnahmen seiner Fahrpreisstufen zusammen. Gegenüber einer Untersuchung des durchschnittlichen Fahrpreises eines Verkehrsmittels oder mehrerer verschiedener Verkehrsmittel eines Unternehmens zusammen wird deshalb die getrennte Untersuchung der einzelnen Fahrpreisstufen oder -gruppen jedes Verkehrsmittels aufschlußreichere Einblicke bieten, ob und wieweit die bestehenden Fahrpreise geeignet sind, die verkehrspolitische Aufgabe des Verkehrsmittels lösen zu helfen.

Es wird also nicht nur für die Gesamteinnahme, sondern auch für die Einnahmen der einzelnen Fahrpreisstufen eines Verkehrsmittels jeweils eine verschieden gestaltete Kurve der erzielbaren Einnahme (Einnahmeparabel) und dazu einen bestimmten Fahrpreis geben, der die höchste Einnahme an Fahrgeld liefern würde, die unter den bestehenden örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen überhaupt möglich ist. Benutzen wir unsere allgemeine Formel (3) und setzen Z als Fahrtenanzahl und F als Fahrpreis ein, so ist

$$Z = k' - k'' F$$

Z wird zu Null für

$$F_0 = \frac{k'}{k''}$$

Bei diesem Grenzfahrpreis (Bild 15) würde kein Einwohner mehr das Verkehrsmittel benutzen. Die höchste Einnahme (Scheitelpunkt der Parabel) würde dagegen der Fahrpreis

$$F_e = \frac{k'}{2\,k''}$$

liefern. Hieraus geht auch hervor, daß die Summe der höchsten Einnahmen dreier Fahrpreisstufen immer größer sein müßte als die höchste Einnahme der einen Fahrpreisstufe, die diese drei Fahrpreisstufen ersetzt. Auch dieser Zusammenhang spricht für eine nicht zu weit getriebene Vereinfachung bei der Fahrpreisabstufung.

Eine besondere Abhängigkeit des Fahrpreises, allerdings nur bei den Einzelfahrten, ist noch zu erwähnen: die Abhängigkeit von der Münzeinheit. In Deutschland ist das 5-Rpf-Stück als kleinste Wechselmünze im öffentlichen Verkehrswesen üblich. Diese Einheit bedeutet aber, besonders für kurze Fahrten, schon einen erheblichen Sprung, der über den zweckmäßigsten Fahrpreis hinweggehen könnte. Deshalb hat man vielfach außer den Einzelfahrtausweisen auch noch Mehrfahrtenausweise

(Heftchen, Sammel-, Knipskarte usw.) mit einer gleichartigen Fahrtberechtigung eingeführt. Der hierfür festgesetzte niedrigere Fahrpreis je Einzelfahrt ermöglicht es, den durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrt aus Einzel- und Mehrfahrtenausweis gleicher Fahrtberechtigung unabhängig von der 5-Rpf-Münze auf den Wert einspielen zu lassen, der als wünschenswert erkannt wurde. Der niedrigere Fahrpreis des Mehrfahrtenausweises ist aber auch berechtigt, weil der zwar nicht regelmäßig, aber häufiger fahrende Einwohner (Familie) weniger für jede Einzelfahrt zu zahlen gewillt ist als der seltener fahrende Gelegenheitsfahrgast. Die Mehrfahrtenausweise dieser Art sind also bei entsprechender Fahrpreishöhe weniger als Vergünstigung, sondern mehr als ein zweckmäßiges Mittel zur Anpassung an die Wertabhängigkeit des Fahrpreises anzusehen. Die Unabhängigkeit von der Münzeinheit läßt sich auch durch besondere, nur auf dem Verkehrsmittel gültige Wertmarken erreichen (z. B. Budapest [24]).

Um aus den untersuchten Einflüssen des Fahrpreises auf die Verkehrsleistung und Einnahme Folgerungen über die zweckmäßige Höhe des Fahrpreises ziehen zu können, muß zuvor auch sein Einfluß auf die Selbstkosten geklärt werden.

2. Fahrpreis und Selbstkosten.

Der Einnahme eines Verkehrsmittels stehen die gesamten Selbstkosten gegenüber, die zur Wahrung der Eigenwirtschaftlichkeit mindestens zu decken sind und die sich ebenfalls in einer bestimmten Abhängigkeit mit der Verkehrsleistung, folglich auch mit dem Fahrpreis ändern. Sie lassen sich grundsätzlich danach unterteilen, ob sie von der Verkehrsleistung abhängig oder unabhängig sind [25, S. 187]. Für unsere Untersuchung seien folgende Bezeichnungen eingeführt:

S gesamte Selbstkosten,
A unabhängige Kosten (bei mittlerer Ausnutzung der Verkehrsanlagen),
B abhängige Kosten je Einheit der Verkehrsleistung,
V Einheit der Verkehrsleistung (Fahrgast-km).

Dann ist

$$S = A + BV \tag{5}$$

Hierbei soll vorausgesetzt werden, daß die Selbstkosten S noch nicht die Rücklagen enthalten, die für die Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung zur Wahrung der vollen Güte, Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit eines Verkehrsmittels notwendig sind [3]. Diese Rücklagen sollen vielmehr außer den Selbstkosten S erst durch die zweckmäßige Abstufung der Fahrpreishöhe herausgewirtschaftet werden.

Die natürliche Einheit der Bezugsgröße für die Selbstkosten eines Verkehrsmittels zur Personenbeförderung ist der Platz-km, weil ja die ganze Betriebsleistung (Wagen-km) nur darauf abgestellt ist, mit den in jedem Wagen vorhandenen Plätzen möglichst viele Ortsveränderungen der Einwohner auszuführen. Die Einheit der Verkehrsleistung, der Fahrgast-km, ist mit der Einheit der Betriebsleistung durch den Begriff Platzausnutzung verbunden. Erst dieser wichtige äußere Wirkungsgrad der großen Beförderungsmaschine, die das Netz eines Verkehrsmittels darstellt, bestimmt aus den gegebenen Selbstkosten je Platz-km die zugehörigen Selbstkosten je Fahrgast-km. Es hängt weiterhin von der Platzausnutzung ab, ob jede Verkehrsmehrleistung auch eine Betriebsmehrleistung und damit Mehrkosten verursacht.

Die Platzausnutzung setzt sich aus drei einzelnen Verhältniszahlen der Richtung, Linienführung und Fahrplanbemessung zusammen [23].

Die Verhältniszahl α der Richtung wird durch die zeitlich verschieden starke Benutzung der beiden Fahrtrichtungen jeder Linie bestimmt, die als Folge des örtlichen Verkehrsbedürfnisses nicht unmittelbar vom Verkehrsunternehmen, sondern nur mittelbar durch die städtebauliche Planung beeinflußbar ist. Die Verhältniszahl β der Linienführung ergibt sich aus der örtlich schwankenden Besetzung während jeder Fahrt, weil immer die stärkste Besetzung das notwendige Platzangebot je Linienlänge bestimmt. Die Verhältniszahl γ der Fahrplanbemessung schließlich ist durch das Verhältnis der stärksten Besetzung zum fahrplanmäßigen Platzangebot gegeben.

Führt man für je eine gleichzeitige Fahrt in beiden Richtungen einer Linie folgende Größen ein:

l = Linienlänge = Länge jeder Fahrt (km),
f = Gesamtzahl der Fahrgäste beider Richtungen,
f_1 = Höchstbesetzung der jeweils stärkeren Fahrtrichtung,
f_2 = Höchstbesetzung der jeweils schwächeren Fahrtrichtung,
P = angebotene Plätze je Fahrt (die jeweils stärkere Fahrtrichtung ist maßgebend),
L = mittlere Reiselänge der Fahrgäste f (km),

dann sind die einzelnen Verhältniszahlen:

$$\alpha = \frac{f_1 + f_2}{2 f_1} \qquad \beta = \frac{f L}{(f_1 + f_2) l} \qquad \gamma = \frac{f_1}{P}$$

Das Produkt $\alpha \cdot \beta \cdot \gamma$, auf die Summe aller befahrenen Linien und Linienabschnitte und deren Betriebszeiten bezogen, ergibt die durchschnittliche Platzausnutzung des Verkehrsmittels:

$$\eta = \frac{\Sigma f L}{\Sigma 2 P l} = \frac{\Sigma \text{ Fahrgast-km}}{\Sigma \text{ Platz-km}} = \frac{\text{Verkehrsleistung}}{\text{Betriebsleistung}}$$

Für die Straßenbahn in Budapest gibt Patz z. B. an:

$$\alpha = 0{,}82 \qquad \beta = 0{,}48 \qquad \gamma = 0{,}84 \qquad \gamma_1 = 0{,}33$$

Eine Betrachtung der einzelnen Formeln zeigt, daß bei gegebenen Verhältnissen (f, f_1, f_2 und L) nur die Betriebswerte l und P und damit nur die Verhältniszahlen β und γ vom Unternehmen beeinflußt werden könnten. Die Verhältniszahl γ der Fahrplanbemessung wird meistens an Hand von Zählungen an der Stelle der stärksten Besetzung möglichst hochgehalten. Andererseits kann man versuchen, durch die Verkürzung der Linienlänge l (kurze Verstärkungslinien) die Verhältniszahl β der Linienführung, die ja die kleinste ist, zu erhöhen. Dieses Mittel wird um so erfolgreicher sein, je kleiner die mittlere Reiselänge, d. h. je mehr die Fahrpreisabstufung auf die Bedienung kurzer und mittlerer Strecken abgestellt ist.

Außerdem kommt es darauf an, das Produkt f L, die Verkehrsleistung, möglichst groß zu machen, ohne daß die Höchstbesetzung f_1, die für die Fahrplanbemessung maßgebend ist, im gleichen Verhältnis steigt. Das Ziel ist also, besonders bei der Straßenbahn, eine verhältnismäßig gleichgroße Besetzung der Wagen längs der ganzen Linie während jeder Fahrt. Dies läßt sich durch eine geschickte Linienführung und gegebenenfalls durch einen rechtzeitigen Übergang der Langstreckenfahrgäste auf ein Massenverkehrsmittel mit geringeren abhängigen Kosten je Platz-km (Schnellbahn) anstreben. Dieser Übergang muß dann aber durch eine zweckmäßige Gestaltung der Übergangshaltestellen und vor allem des Übergangsfahrpreises als freiwillige Handlung der Fahrgäste gefördert werden. Der mit jedem Übergang verbundene zusätzliche Arbeitsaufwand und Zeitverlust des Fahrgastes müssen also möglichst klein gehalten werden, und der Übergang darf, wenn er dem Unternehmen erwünscht ist, nicht noch mit einem Fahrpreiszuschlag belegt werden.

Bei den drei wichtigsten städtischen Verkehrsmitteln (Straßenbahn, Schnellbahn, Autobus) lassen sich nach Pirath [25, S. 203] grundsätzlich folgende von der Verkehrsleistung unabhängigen und abhängigen Kosten unterscheiden:

I. Unabhängige Kosten:

1. Verzinsung des ortsgebundenen Anlagekapitals,
2. Verzinsung des nicht ortsgebundenen Anlagekapitals,
3. Abschreibungen,
4. Versicherungen,
5. Unterhaltung der Fahrzeuge (Anteil),
6. Unterhaltung des Weges und der Bauwerke (Anteil),
7. Feste Personalkosten des Betriebes,
8. Verwaltung und Allgemeines;

II. Abhängige Kosten:
9. Betriebsstoffe,
10. Fahrpersonal,
11. Unterhaltung der Fahrzeuge (Anteil),
12. Unterhaltung des Weges und der Bauwerke (Anteil).

Das Verhältnis der unabhängigen Kosten zu den abhängigen Kosten kennzeichnet die technisch-wirtschaftliche Eigenart des Verkehrsmittels und entscheidet zusammen mit den besonderen verkehrspolitischen Zielen in einer Stadt über seinen zweckmäßigen Einsatz in Abhängigkeit von der Größe und Art des zu befriedigenden Verkehrsbedürfnisses. Dieses Verhältnis kann für das gleiche Verkehrsmittel städteweise schwanken, es ist aber für die drei Verkehrsmittel auch grundsätzlich verschieden. Pirath gibt hierfür folgende Mittelwerte der untersuchten Verkehrsunternehmen an:

	Schnellbahn	Straßenbahn	Autobus
Unabhängige Kosten	76 %	54 %	34 %
Abhängige Kosten	24 %	46 %	66 %

(Autobus: ohne Verzinsung und Abschreibung der Anlagekosten des Weges. Der Obus dürfte näher bei dem Autobus als bei der Straßenbahn liegen.)

Die Werte beziehen sich auf einen üblichen betrieblichen Ausnutzungsgrad, der im Mittel 70 % der Leistungsfähigkeit der vorhandenen technischen Anlagen beträgt. Setzt man die Verkehrsleistung bei dieser Ausnutzung gleich 100, so erhält man bei der Annahme, daß sich die unabhängigen Kosten A und die abhängigen Kosten B je Einheit der Verkehrsleistung einmal nicht ändern, das Bild 16 über die rechnerische Abhängigkeit der Gesamtkosten S und der Kosten $\frac{S}{V}$ je Einheit der Verkehrsleistung. Je größer der Anteil der unabhängigen Kosten A ist, um so langsamer steigen die Gesamtkosten S bei zunehmender Verkehrsleistung, um so weniger sinken sie aber auch bei einem Verkehrsrückgang. Die gute Ausnutzung des Verkehrsmittels mit dem größten Anteil der unabhängigen Kosten, einer vorhandenen Schnellbahn, ist deshalb um so erstrebenswerter, je niedriger ihre augenblickliche Verkehrsleistung im Verhältnis zur möglichen Höchstleistung liegt.

Die unabhängigen Kosten A bleiben aber nicht immer ständig gleich, sondern sie steigen mit erstmalig wachsender Verkehrsleistung sprungweise an, sobald die volle Ausnutzung der Verkehrsanlagen erreicht ist und neue Anlageteile zur Bewältigung des Verkehrszuwachses beschafft werden müssen. Sie sinken andererseits bei einem Verkehrsrückgang nicht im gleichen Maße sprungweise wieder ab, weil selten Anlageteile abgestoßen oder verkauft und weil die Abschreibung, Verzinsung und

Unterhaltung der einmal vorhandenen Anlagen nur zwangsläufig und vorübergehend herabgesetzt werden können. Bei wieder wachsender Verkehrsleistung bleiben die unabhängigen Kosten A darum vielfach längere Zeit unverändert oder steigen nur wenig, bis die frühere Ausnutzung und größte Verkehrsleistung wieder erreicht ist. Dann beginnt wieder das sprungweise Ansteigen mit jeder Erweiterung der Verkehrsanlagen.

Die abhängigen Kosten je Platz-km können als gleichbleibend nur angesehen werden, wenn sich folgende Größen nicht ändern: Reisegeschwindigkeit, Löhne und soziale Lasten für das Fahr- und Unterhaltungspersonal, Preise der Betriebs- und Werkstoffe, innerer Wirkungsgrad (Ausnutzung der Dienststunden des Fahr- und Unterhaltungspersonals und des Fahrzeugparkes). Je Fahrgast-km bleiben die abhängigen Kosten B gleich, nur wenn sich außerdem der äußere Wirkungsgrad, die Platzausnutzung, nicht verändert. Die Veränderungen der Reisegeschwindigkeit, der Löhne, sozialen Lasten und Preise treten aber meistens ohne ursächlichen Zusammenhang mit der Veränderung der Verkehrsleistung ein. Die abhängigen Kosten B je Fahrgast-km sollen deshalb ebenso wie die unabhängigen Kosten A für die folgenden Gedankengänge zunächst als gleichbleibend eingesetzt werden[1].

Die gesamten Selbstkosten S eines Verkehrsmittels ändern sich unter dieser Voraussetzung geradlinig mit der Verkehrsleistung, bis bei den Straßenverkehrsmitteln die von der Höchstgeschwindigkeit abhängende Leistungsfähigkeit der Fahrspur voll erreicht ist [21, S. 1375]. Erst dann würden die abhängigen Kosten B wegen abnehmender Reisegeschwindigkeit schneller ansteigen. Bei den Schnellbahnen bestimmen die vorhandene Bahnsteiglänge und die selbsttätige Signaleinrichtung die Grenze der Leistungsfähigkeit (meistens 40, höchstens 48 Züge zu Stunde zu je 6 bis 8 Wagen).

Da die Verkehrleistung nach Formel (3) geradlinig vom Fahrpreis abhängt, ergibt sich schließlich für die Selbstkosten S auch eine mittelbare geradlinige Abhängigkeit vom Fahrpreis.

Für die Selbstkosten je Einheit der Verkehrsleistung (Fahrgast-km) ist es an sich gleichgültig, auf welchen Fahrausweis der einzelne Fahrgast-km zurückgelegt wird. Erst auf Grund der Verschiedenheit des örtlichen und zeitlichen Auftretens der einzelnen Fahrgast-km und der entsprechenden Rückwirkungen auf die Betriebsleistung (Platz-km) werden

[1] Die Verschiedenheit der abhängigen Kosten auf den einzelnen Linien eines Straßenbahnnetzes hat Böhm (Die Abhängigkeit des Kostenpreises der Fahrleistungen von Straßenbahnen mit Liniencharakter, Würzburg 1932) eingehend untersucht.

sich gewisse Unterschiede in den Selbstkosten je Fahrgast-km einstellen. Für die einzelnen Fahrpreisstufen können sich daher unterschiedliche Selbstkosten je Fahrgast-km dann ergeben, wenn die Verkehrsleistung dieser Fahrpreisstufen hervorstechende Eigenarten in ihrem örtlichen und zeitlichen Auftreten aufweist (z. B. Berufsverkehr auf Wochenkarten, Kurzstreckenverkehr). Diese Selbstkostenschwankungen werden aber nicht sehr groß sein, weil sie sich auf einen Teil der abhängigen Kosten, nämlich auf den Einsatz von Fahrpersonal und Wagen, beschränken, und weil die Selbstkosten je Fahrgast-km der einzelnen Fahrpreisstufe letzten Endes von ihrer zugehörigen Platzausnutzung und der Ausnutzung des Fahrdienstes und der Wagen abhängig sind. Die Selbstkostengerade einzelner Fahrpreisstufen kann also steiler oder flacher als die Selbstkostengerade des ganzen Verkehrsmittels verlaufen.

3. Fahrpreis, Einnahme und Selbstkosten.

Stellt man den Einnahmen der einzelnen Fahrpreisstufen und der Einnahme des ganzen Verkehrsmittels in ihrer verschiedenen parabolischen Abhängigkeit vom Fahrpreis die zugehörigen Selbstkosten in ihrer geradlinigen Abhängigkeit vom Fahrpreis gegenüber, so lassen sich folgende grundsätzlichen Möglichkeiten in der Lage der Selbstkostengeraden zur Einnahmeparabel feststellen:

a) Die Selbstkostengerade schneidet die Einnahmeparabel (Bild 17).

Hierbei sind vier Fahrpreise zu beachten, die ihrem Wesen nach einmal für den durchschnittlichen Fahrpreis des ganzen Verkehrsmittels, zum andern für die Fahrpreise der einzelnen Fahrpreisstufen, aus denen sich ja der durchschnittliche Fahrpreis zusammensetzt, von grundsätzlicher Bedeutung sind.

Zunächst ergeben sich aus den Schnittpunkten die beiden Fahrpreise F_1 und F_2. Sie lassen sich aus folgenden Gleichungen errechnen:

1. Gleichung der Verkehrsleistung: $V = k' - k'' F$ (Gerade)
2. Gleichung der Einnahme: $E = k' F - k'' F^2$ (Parabel)
3. Gleichung der Selbstkosten: $S = A + B V$ (Gerade)

Darin sind k' und k'' die aus der Launhardtschen Nützlichkeitsgleichung abgeleiteten Festwerte (s. S. 948). Für die Bedingung Einnahme = Selbstkosten ergibt sich

$$k' F - k'' F^2 = A + B (k' - k'' F)$$

und daraus

$$F^2 - \left(\frac{k'}{k''} + B\right) F + \frac{A + B k'}{k''} = 0$$

Die Auflösung dieser quadratischen Gleichung bringt zwei Werte

$$F_1 = F_e + \frac{B}{2} - \sqrt{\left(F_e - \frac{B}{2}\right)^2 - \frac{A}{k''}} \quad \text{Rpf/Fahrgast-km} \qquad (6)$$

$$F_2 = F_e + \frac{B}{2} + \sqrt{\left(F_e - \frac{B}{2}\right)^2 - \frac{A}{k''}} \quad \text{Rpf/Fahrgast-km}$$

da ja $\frac{k'}{2\,k''}$ gleich dem Fahrpreis F_e ist, der die höchste Einnahme liefern würde (s. S. 952).

Für unsere Untersuchung ist jedoch von den beiden Fahrpreisen nur der Fahrpreis F_1 von Bedeutung, weil er der niedrigere ist und die größere Verkehrsleistung ermöglicht. Für den durchschnittlichen Fahrpreis des ganzen Verkehrsmittels stellt F_1 die unterste Grenze dar, bei der die Selbstkosten gerade noch gedeckt werden und die Eigenwirtschaftlichkeit gerade noch gewahrt ist. Es werden aber noch nicht die Rücklagen herausgewirtschaftet, die für die Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung des ganzen Verkehrsmittels notwendig sind. Dazu muß man den durchschnittlichen Fahrpreis höher als F_1 ansetzen.

Der nächst höhere Fahrpreis von grundsätzlicher Bedeutung ist der Fahrpreis

$$F_e = \frac{k''}{2\,k''}$$

der die unter den gegebenen Verhältnissen erzielbare höchste Einnahme E_{max}, aber eine kleinere Verkehrsleistung als F_1 und auch noch nicht die größtmöglichen Rücklagen liefern würde. Der Fahrpreis F_e spielt eine besondere Rolle, wenn die zugehörigen Selbstkosten sich trotz wechselnder Verkehrsleistung innerhalb eines gewissen Spielraumes nicht verändern. Dieser Fall wird deshalb unter d) gesondert untersucht.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist schließlich noch der durchschnittliche Fahrpreis, bei dem die größtmöglichen Rücklagen für den genannten Zweck erzielt werden könnten. Dieser Fahrpreis F_r läßt sich aus der Formel für die Rücklage

$$R = E - S = k'\,F - k''\,F^2 - A - B\,(k' - k''\,F)$$

errechnen. Für $\frac{d\,R}{d\,F} = 0$ ergibt sich

$$k' + B\,k'' - 2\,k''\,F_r = 0$$

und damit der Fahrpreis

$$F_r = \frac{k' + B\,k''}{2\,k''} = F_e + \frac{B}{2} \qquad (7)$$

Um die höchstmögliche Rücklage zu erzielen, muß der durchschnittliche Fahrpreis des ganzen Verkehrsmittels um die halben abhängigen Selbstkosten B je Einheit der Verkehrsleistung über dem die höchste Ein-

nahme liefernden Fahrpreis F_e liegen. Dies gilt sinngemäß für den Fahrpreis und den Überschuß der einzelnen Fahrpreisstufen, aus dem sich die Rücklagen für das ganze Verkehrsmittel zusammensetzen.

Der Fahrpreis F_r stellt zugleich die obere zweckmäßige Fahrpreisgrenze dar, denn ein höherer Fahrpreis würde sowohl die Verkehrsleistung und damit den allgemeinen Nutzen des Verkehrsmittels noch weiter verkleinern, als auch gleichzeitig die erzielbaren Überschüsse bzw. Rücklagen wieder schmälern.

Aus der Formel für F_r erkennen wir außerdem den wichtigen Zusammenhang, daß diese obere Fahrpreisgrenze ihrem Wesen nach nur durch die Bewertung und die abhängigen Kosten B des Verkehrsmittels bestimmt wird. Die unabhängigen Kosten A spielen hierbei grundsätzlich keine Rolle, ihr Betrag entscheidet nur, ob bei den bestehenden örtlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen des Verkehrsmittels bzw. der Stadt überhaupt und in welcher möglichen Höhe Überschüsse oder Rücklagen herausgewirtschaftet werden könnten.

Um einen ungefähren Begriff über den Einfluß der abhängigen Selbstkosten B zu erhalten, benutzen wir die Angaben der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG, Berlin), über die Selbstkosten (Betriebskosten, Erneuerung, Zinsen, Tilgung) und die Platzausnutzung ihrer Verkehrsmittel[1]:

	U-Bahn	Straßenbahn	Omnibus	
Gesamtkosten/Platz-km	0,878	0,885	1,185	Rpf
Platzausnutzung	0,260	0,311	0,342	
Anteil der abhängigen Kosten B (nach Pirath)	24	46	66	%
Durchschnittliche Kosten $\frac{B}{2}$ je Fahrgast-km	0,41	0,65	1,14	Rpf

Über den Obus liegen noch keine vergleichsfähigen Werte vor.

Die obere Fahrpreisgrenze unterliegt demnach viel stärker dem Einfluß der Bewertung der gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis durch die Einwohner als dem Einfluß der abhängigen Selbstkosten B des Verkehrsmittels, deren durchschnittliche Höhe je Fahrgast-km sich aber erst aus derjenigen Verkehrsleistung ergibt, die auf Grund der Fahrpreisabstufung eintreten wird. Bei Erwägungen über Fahrpreisänderungen müßte man also zunächst von zukünftigen und durchschnittlichen Selbstkosten ausgehen, die für diesen Zweck nach den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen und nach der technisch-wirtschaftlichen Eigenart des Verkehrsmittels zu veranschlagen sind. Die wirklich entstandenen Selbstkosten lassen sich nur nachträglich feststellen. Deshalb

[1] Geschäftsbericht der BVG, Berlin, für 1935, Tab. 30 und 31.

ist es auch Aufgabe der Buchführung und Statistik, die nötigen Aufschlüsse über die betriebliche Abhängigkeit der Selbstkosten von der Verkehrsleistung schon im voraus liefern zu können.

Die Verschiedenheit der abhängigen Selbstkosten $\frac{B}{2}$ je Fahrgast-km bei den einzelnen Verkehrsmitteln müßte sich zu ihrem Teil auf die obere Fahrpreisgrenze dahingehend auswirken, daß sie für die Schnellbahn am niedrigsten, für den Omnibus am höchsten liegt. Der Einfluß der Selbstkosten tritt aber gegenüber dem der Bewertung stark zurück, die den Wert F_e bestimmt. Es wird also hauptsächlich von der Beförderungsgüte (Reisegeschwindigkeit, Bequemlichkeit und technischer Zustand) und von der Beliebtheit des Verkehrsmittels abhängen, ob und wie stark die Bewertung der vier Verkehrsmittel voneinander abweicht.

Je nach den örtlichen Verhältnissen und besonderen Zielen hat man aber auch ganz unabhängig hiervon die Fahrpreise der verschiedenen Verkehrsmittel teilweise einander angeglichen, wie z. B. in London [8] (vgl. Anm. 1, S. 943) oder so aufeinander abgestimmt, daß die Schnellbahn den niedrigsten, der Omnibus den höchsten durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrgast-km erhebt, wie es dem Ziel einer Entlastung der Straßenverkehrsmittel und einer guten Ausnutzung vorhandener Schnell- und Straßenbahnanlagen entspricht. Für das Jahr 1927 hat z. B. Giese [7, Tab 1] den durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrgast-km bei den liniengebundenen städtischen Verkehrsmitteln in Berlin und Hamburg wie folgt errechnet:

	Berlin	Hamburg	
Omnibus	3,62	5,56	Rpf/Fahrgast-km
Straßenbahn	2,76	3,54	„
U- bzw. Hochbahn	2,65	3,21	„
Stadt- und Vorortbetrieb der Reichsbahn	1,56	1,74	„

Auf die einzelne Fahrpreisstufe bezogen, gibt der Fahrpreis F_1 seinem Wesen nach die Grenze an, bei der die Selbstkosten der zugehörigen Verkehrsleistung gerade noch gedeckt werden, ohne daß jedoch die Fahrpreisstufe einen Beitrag zu den Rücklagen liefert. Da es aber als Folge der Wertabhängigkeit des Fahrpreises vorkommen oder aus sozialen oder verkehrspolitischen Gründen erwünscht bzw. notwendig sein kann, daß der Fahrpreis gewisser Fahrpreisstufen sogar unter ihren zugehörigen Selbstkosten liegt (z. B. für Kinder, Minderbemittelte, Langstrecken- oder Berufsverkehr), müssen aus den anderen Fahrpreisstufen Überschüsse herausgeholt werden, die sowohl zur Deckung des rechnerischen Verlustes der unter ihrem Fahrpreis F_1 liegenden Fahrpreisstufen als auch zur Beschaffung der Rücklagen ausreichen. Für diese Fahrpreisstufen ist dann um so mehr der Fahrpreis F_r als Richtlinie zu nehmen.

b) Die Selbstkostengerade berührt die Einnahmeparabel (Bild 18).

Die Fahrpreise F_1 und F_2 fallen mit dem Fahrpreis F_r zusammen. Die beschränkte Eigenwirtschaftlichkeit (ohne Rücklagen) wäre in diesem Falle sowohl hinsichtlich des ganzen Verkehrsmittels als auch seiner einzelnen Fahrpreisstufen überhaupt nur noch bei dem Fahrpreis F_r erreichbar.

c) Die Selbstkostengerade liegt über der Einnahmeparabel (Bild 19).

Eigenwirtschaftlichkeit und erst recht Rücklagen lassen sich grundsätzlich bei keinem Fahrpreis erreichen. Es gibt aber einen Fahrpreis, für den der Verlust $U = S - E$ am kleinsten werden würde. Dieser Fahrpreis F_u ergibt sich ebenfalls zu

$$F_u = F_e + \frac{B}{2}$$

d) Die Selbstkosten ändern sich sprungweise (Bild 20).

Es ist schließlich noch der häufige und für manche Überlegungen wichtige Fall zu betrachten, daß die abhängigen Kosten und damit die über oder unter der Einnahme liegenden gesamten Selbstkosten sich infolge geringer Platzausnutzung (oder Fahrdienst- und Wagenausnutzung) des Verkehrsmittels bis zu einem bestimmten Verkehrszuwachs nicht ändern und erst dann sprungweise (treppenförmig) ansteigen, um anschließend wieder bis zu einer weiteren größeren Verkehrsleistung gleichzubleiben. Diese Möglichkeit kann für einzelne Linien oder auch für ein ganzes Verkehrsmittel vorliegen. Um die Verkehrsleistung zu vergrößern und gleichzeitig den Verlust $U = S - E$ zu vermindern, kann es dann beispielsweise nützlich sein, den Fahrpreis von F_b auf F_a zu senken.

Die schlechte Platzausnutzung z. B. einer allein laufenden Linie gibt leicht Veranlassung, die Wagenfolge und damit die Beförderungsgüte zu verschlechtern. Wegen der deshalb abwandernden Fahrgäste würde aber die Platzausnutzung ziemlich unverändert schlecht bleiben. Die Selbstkosten der Linie würden nur um die in solchen Fällen meistens sehr geringen abhängigen Kosten sinken, in fast gleichem Maße würde aber auch die Einnahme zurückgehen. Daraus droht schließlich als letztes Hilfsmittel eine Fahrpreiserhöhung. Diese Wege würden zwangsläufig zur Mindestwagenfolge, die wegen der Betriebspflicht aufrecht erhalten werden muß, und leicht auch zu Fahrpreisen führen, die nur noch von den wohlhabenderen Einwohnern bezahlt werden können. Wenn

nun der durchschnittliche Fahrpreis der Linie über ihrem wertabhängigen Fahrpreis F_e liegt, so kann im Gegenteil eine Fahrpreissenkung nützlich sein. Sie darf soweit getrieben werden, bis auf der einen Seite durch den damit verbundenen Verkehrszuwachs die übliche Platzausnutzung erreicht wird. Maßgebend ist hierbei natürlich die Spitzenbesetzung, von der die Inbetriebnahme weiterer Fahrzeuge und damit die Erhöhung der Selbstkosten abhängt. Deshalb ist zu beachten, ob der Verkehrszuwachs sich gleichmäßig verteilen oder vorwiegend während der Zeiten des Spitzenverkehrs auftreten wird, weil sonst auch die Gefahr besteht, daß ein Teil der möglichen Fahrgeldeinnahmen durch betriebliche Schwierigkeiten (Überfüllung der Wagen, erschwerte Abfertigung, stehengebliebene Fahrgäste) verloren geht. Auf der anderen Seite ist es zwecklos, unter den Fahrpreis F_e zu gehen, weil sonst die Einnahme wieder abnehmen würde. Ebenso hat es bei zu niedrigem Fahrpreis einer Zuschußlinie keinen Zweck, den durchschnittlichen Fahrpreis über den Wert F_e hinaus zu erhöhen, weil auch dann die Einnahme wieder absinken würde. Für Zuschußlinien mit ungenügender Platzausnutzung können also Mindestwagenfolge und Fahrpreisanpassung an den wertabhängigen Fahrpreis F_e wirksame Mittel sein, um den Verlust möglichst gering zu halten.

Auf den gleichen Zusammenhängen beruht der Erfolg der in einigen Städten eingeführten verbilligten „Endstreckenfahrscheine". Auch hier läßt die meistens ungenügende Platzausnutzung auf den Außenstrecken der Linien die abhängigen Selbstkosten bei einem Verkehrszuwachs nicht steigen, während der nach dem Gesetz der Wertabhängigkeit richtig gesenkte Fahrpreis für diese Fahrten eine Mehreinnahme liefert[1].

Ähnliche Verhältnisse liegen vor, wenn in einem ganzen Netz mit allgemein ungenügender Platzausnutzung eine neue Fahrpreisstufe einzuführen ist, deren Einnahme je Fahrgast-km die rechnerisch durchschnittlichen Selbstkosten je Fahrgast-km unterschreitet. Dies trifft z. B. bei einem besonderen Fahrpreis für Minderbemittelte zu. Weil hauptsächlich das Einkommen die Bewertung bestimmt, entspricht auch der niedrigere Fahrpreis für Minderbemittelte den Grundlagen für die Fahrpreisbemessung nach dem Wert. Wenn man nun sicher ist, daß sich der Zuwachs dieser Fahrgäste zeitlich und örtlich so verteilen wird, daß nirgends Betriebsmehrkosten durch notwendige Verstärkungen entstehen, so wäre es nicht nur richtig, sondern auch zweckmäßig, mit dem

[1] Der Geschäftsbericht der Straßenbahn der Stadt Chemnitz 1933/34 berichtet: „Der Endstreckentarif bringt jährlich eine zusätzliche Einnahme von schätzungsweise 80 000 RM, ohne daß damit Mehrausgaben für erhöhte Leistungen verbunden sind."

Fahrpreis für diese Stufe bis auf ihren Wert F_e herabzugehen, damit erstens der Zweck des besonderen Fahrpreises, recht vielen Einwohnern die Benutzung des Verkehrsmittels zu ermöglichen, erreicht wird, und damit zweitens gleichzeitig die höchstmögliche Einnahme aus dieser Fahrpreisstufe erzielt wird. Eine weitergehende Senkung des Fahrpreises unter den Wert F_e wäre mit oder ohne Selbstkostenerhöhung nur tragbar, wenn die anderen Fahrpreisstufen einen ausgleichenden Überschuß abwerfen. Es lassen sich also bei dem Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit unter den Selbstkosten liegende Fahrpreise für den bedürftigen Teil der Allgemeinheit oder für andere verkehrspolitische Ziele nur dann und um so besser wirtschaftlich tragen, je genauer die wichtigsten allgemeinen Fahrpreisstufen nach ihren Fahrpreisen F_r ausgerichtet sind und je mehr Überschuß sie abwerfen.

Diese Zusammenhänge widersprechen auch der vielfach vertretenen Ansicht, daß die Verluste aus einem zu niedrigen Langstreckenfahrpreis durch einen um so höheren Kurzstreckenfahrpreis je Fahrgast-km gewissermaßen nach dem einfachen Durchschnitt ausgeglichen werden müßten und könnten. Diese beiden Fahrpreisstufen haben aber als zwei ganz verschiedene Fahrtberechtigungen nichts mit einander zu tun, sondern die Einnahme jeder gehorcht allein ihrem eigenen Gesetz der Abhängigkeit vom Fahrpreis. Fehler in ihrer Fahrpreisbemessung können sich daher niemals aufheben, sondern nur verstärken. Um z. B. siedlungspolitisch erwünschte niedrige Langstreckenfahrpreise beibehalten oder einführen zu können, müßte man vielmehr die Fahrpreise der kürzeren und begrenzten Strecken genügend unterteilen und um so genauer ihren Werten F_r (bzw. F_e bei ungenügender Platzausnutzung und gleichbleibenden Selbstkosten) anpassen, denn ein höherer Fahrpreis würde immer nur einen kleineren ausgleichenden Überschuß bzw. nur eine kleinere Einnahme liefern. Es läßt sich kein Einwohner zwingen, teure Kurzstreckenfahrten so häufig zu machen, wie sie rechnerisch zum Ausgleich notwendig sind, sondern er geht lieber zu Fuß oder benutzt ein billigeres Verkehrsmittel. Der Gedanke, den Kurzstreckenfahrgast durch einen hohen Fahrpreis für den Langstreckenfahrgast mitbezahlen zu lassen, kann nicht zum Ziel führen, weil der Fahrpreis keine Steuer ist[1].

[1] Für diese Zusammenhänge bildet die Entwicklung der Betriebsergebnisse der Städtischen Straßenbahn Mannheim (Geschäftsberichte 1933/34 bis 1935/36) ein Beispiel, das besondere Beachtung verdient. Am 1. März 1934 wurde der Fahrpreis für die Kurzstrecke (= 2 Teilstrecken = 1,92 km im Mittel) von 15 Rpf (Fahrscheinheft mit 6 Fahrten zu 90 Rpf) durch einen 10 Rpf-Einzelfahrschein ersetzt. Die nächste Fahrpreisstufe der Einzelfahrscheine, bis 5 Teilstrecken = 4,8 km im Mittel, kostet 20 Rpf bzw. 16,7 Rpf auf Fahrscheinheft zu

Das selbstverständliche und notwendige Bestreben, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel dadurch zu fördern, daß man ihre Fahrpreise durch die technisch-wirtschaftliche Weiterentwicklung und gute Ausnutzung der Verkehrsmittel möglichst niedrig zu halten sucht, ist nun nicht allein durch die steigenden Selbstkosten bzw. notwendigen Rücklagen, sondern auch durch die unter dem Fahrpreis F_e wieder fallende Einnahme begrenzt. Hierfür ergibt sich folgendes Bild:

Solange die Selbstkostengerade vollkommen über der Einnahmeparabel liegt (Bild 19), und deshalb die Eigenwirtschaftlichkeit überhaupt bei keinem Fahrpreis erreichbar ist, muß der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrgast-km dem Wert

$$F_u = F_e + \frac{B}{2}$$

entsprechen, der den geringsten Verlust verursachen würde. (Bei gleichbleibenden Selbstkosten kann in einzelnen Fällen eine Fahrpreissenkung bis zum Wert F_e angebracht sein.) Die erste Richtlinie gilt, bis durch sinkende Selbstkosten oder steigende Einnahmen (bessere wirtschaftliche Verhältnisse oder größeres Verkehrsbedürfnis der Einwohner) sich beide

6 Fahrten. Diese Fahrpreisstufe und die weiteren Fahrpreisstufen der Einzelfahrscheine (bis zu 40 Rpf) blieben unverändert.

Während vor der Fahrpreisänderung das Geschäftsjahr 1933/34 (April bis März) gegen das Vorjahr noch einen Rückgang von 7,1 % an Fahrgästen und von 9,7 % an Einnahme aufwies, stieg im Auswirkungsjahr der Fahrpreisänderung die Entwicklung auf 26 % Fahrgast- und 6,3 % Einnahmezuwachs gegen das Vorjahr. Das Geschäftsjahr 1935/36, das erste Jahr nach der Fahrpreisänderung, wies dagegen wieder einen rein konjunkturmäßig bedingten Zuwachs von nur 4,8 % an Fahrgästen und von nur 1,6 % an Einnahme gegen das Vorjahr auf.

Im Juli 1935 wurde ferner der Fahrplan zugunsten eines größeren Platzangebotes für den Kurzstreckenverkehr im Stadtinnern umgestellt. Durch diese beiden Maßnahmen, Anpassung des Kurzstreckenfahrpreises an seine Wertabhängigkeit und Anpassung des Fahrplanes an das zu befriedigende Verkehrsbedürfnis, wurden zusammen mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Einwohner im ersten Geschäftsjahr nach der Fahrpreisänderung (1935/36) gegen das letzte Geschäftsjahr vor der Fahrpreisänderung (1933/34) folgende Verbesserungen erreicht:

Senkung des durchschnittlichen Fahrpreises von 16,63 Rpf auf 13,57 Rpf	um 18,4 %
Fahrgastzuwachs	32,0 %
Einnahmezuwachs	7,7 %
Ersparnis an Wagen-km	4,9 %
Ersparnis an Betriebsausgaben	6,7 %
Zuwachs an Fahrgästen/Wagen-km von 2,73 auf 3,79	um 39,0 %

Da der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrt nur mit dem Anteil der ermäßigten Fahrpreisstufe an der Gesamtzahl der Fahrten, die durchschnittlichen Selbstkosten/Fahrt aber mit der Gesamtzahl der Fahrten sinken, besteht wegen des viel

gerade berühren (Bild 18). Sinken die Selbstkosten oder wächst die Einnahme noch weiter, so daß sich Gerade und Parabel schneiden (Bild 17), so müßte der durchschnittliche Fahrpreis immer noch dem Wert

$$F_r = F_e + \frac{B}{2},$$

entsprechen und dürfte ihn erst dann und in dem Maße unterschreiten, wie die notwendigen Rücklagen für die Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung schon bei einem niedrigeren durchschnittlichen Fahrpreis als F_r erwirtschaftet werden könnten. Wegen dieser Zusammenhänge muß ein höherer Fahrpreis, als dem Wert $F_e + \frac{B}{2}$ entspricht, sowohl für das ganze Verkehrsmittel als auch für jede seiner Fahrpreisstufen grundsätzlich als unzweckmäßig bezeichnet werden. Mangelnde Eigenwirtschaftlichkeit oder hohe unabhängige Selbstkosten dürfen also nicht dazu verleiten, diese obere Fahrpreisgrenze zu überschreiten.

Wieweit andererseits sinkende Selbstkosten eine Herabsetzung des durchschnittlichen Fahrpreises ermöglichen, läßt sich aus einem Berechnungsbeispiel ersehen.

---

größeren Verkehrsbedürfnisses nach kurzen Fahrten (Reisegesetz von Lill) die Möglichkeit, daß bei einer Senkung eines zu hohen Kurzstreckenfahrpreises die durchschnittlichen Selbstkosten/Fahrt stärker als der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrt sinken und daß dadurch gleichzeitig eine Verbesserung des Verhältnisses zwischen Einnahme und Selbstkosten erzielt wird. Die Veränderung der Einnahme und der Selbstkosten in ihren Gesamthöhen ist dabei natürlich entscheidend.

Im vorliegenden Fall bei der Straßenbahn Mannheim waren die Voraussetzungen für diese Möglichkeit erfüllt. Dadurch, daß neben dem beträchtlichen Verkehrszuwachs die Betriebsausgaben (Selbstkosten ohne Abschreibungen, Schulden- und Kapitaldienst, Abgaben an die Stadt) infolge der Fahrplananpassung an den Kurzstreckenverkehr in ihrer Gesamthöhe auch noch um 6,7 % sanken, fielen die durchschnittlichen Betriebsausgaben/Fahrgast von 18,29 Rpf (bei 16,63 Rpf durchschnittlichem Fahrpreis/Fahrt) auf 12,92 Rpf (bei 13,57 Rpf durchschnittlichem Fahrpreis/Fahrt). Statt eines Betriebsverlustes von 1,66 Rpf/Fahrgast wurde nunmehr ein Gewinn von 0,65 Rpf/Fahrt, das ist eine Verbesserung von 2,31 Rpf/Fahrt erzielt. Selbst bei gleichbleibender Gesamthöhe der Betriebsausgaben hätte die Verbesserung noch 1,37 Rpf/Fahrt betragen.

Ein Betriebsverlust je Fahrt bei einem bestimmten durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrt schließt also noch nicht grundsätzlich die Möglichkeit aus, daß bei einem niedrigeren durchschnittlichen Fahrpreis je Fahrt ein besseres Verhältnis zwischen Einnahme und Selbstkosten je Fahrt und insgesamt erzielt werden könnte.

Die verschiedene Veränderlichkeit der beiden Verhältniszahlen durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt und durchschnittliche Selbstkosten je Fahrt ist deshalb bei Überlegungen über die Wirkung etwaiger Fahrpreisänderungen sorgsam zu beachten.

Es werden folgende Jahreswerte für einen städtischen Straßenbahnbetrieb angenommen:

$$k' = 1200 \text{ Millionen Fahrgast-km}$$
$$k'' = 150 \text{ Millionen Fahrgast-km}^2/\text{Rpf}$$
$$A = 14 \text{ Millionen RM}$$
$$B = 1{,}3 \text{ Rpf/Fahrgast-km.}$$

Dann ergibt sich

$$F_e = \frac{k'}{2\,k''} = 4 \text{ Rpf/Fahrgast-km}$$

und hierfür eine höchstmögliche Einnahme

$$E_{max} = F_e \frac{k'}{2} = 24 \text{ Millionen RM}$$

Die größte Rücklage würde der durchschnittliche Fahrpreis

$$F_r = F_e + \frac{B}{2} = 4{,}65 \text{ Rpf/Fahrgast-km}$$

ermöglichen. Sie würde 2 833 750 RM betragen.

Wenn es nun gelingen würde, die Selbstkosten B von 1,3 auf 1,1 Rpf/Fahrgast-km zu senken (um 15,4 %), so könnte unter der Voraussetzung, daß Rücklagen wieder in gleicher Höhe erzielt werden müssen, der durchschnittliche Fahrpreis auf 3,72 Rpf/Fahrgast-km, um 20 % ermäßigt werden. Müssen aber für die Senkung der Selbstkosten B, z. B. durch Beschaffung größerer und schnellerer Wagen weitere unabhängige Kosten A von 1 Million RM jährlich (Zinsen und Abschreibung) aufgewandt werden, so könnte der durchschnittliche Fahrpreis nur auf 4,44 Rpf/Fahrgast-km gesenkt werden.

Weil die Einnahme bzw. die Rücklage wieder abnimmt, je mehr der durchschnittliche Fahrpreis unter den Wert F_e bzw. F_r sinkt (Bild 17), wird sich in diesem Bereich eine Ersparnis an abhängigen Selbstkosten B nur noch in abnehmendem Maße in eine Fahrpreissenkung umsetzen lassen. Dieses Maß wird außerdem durch die Vermehrung der unabhängigen Kosten A begrenzt, die für die Senkung der abhängigen Kosten B gegebenenfalls aufgewandt werden müssen.

Über den Einfluß der Fahrpreisabstufung auf die Höhe der erzielbaren Einnahmen des ganzen Verkehrsmittels ist folgendes zu sagen:

Bei einem Einheitsfahrpreis gibt es nur eine bestimmte Fahrtlänge, für die die Einnahme in Rpf/Fahrgast-km dem durchschnittlichen Fahrpreis F entspricht, der bei gegebenen Selbstkosten S und einer bestimmten Rücklage notwendig ist. Alle Fahrgäste mit größerer Reiselänge fahren in dieser Hinsicht zu billig und unter den durchschnittlichen Selbstkosten/Fahrgast-km, alle Fahrgäste mit kleinerer Reise-

länge fahren zu teuer und liefern Überschuß je Fahrgast-km. Es muß also

$$F = \frac{\text{Einheitsfahrpreis}}{\text{mittlere Reiselänge}} \text{ Rpf/Fahrgast-km}$$

sein. Die Wertabhängigkeit des Fahrpreises bewirkt aber, daß die Einwohner bei einem Verkehrsbedürfnis über längere Strecken das Verkehrsmittel verhältnismäßig häufiger benutzen, weil der Fahrpreis/Fahrgast-km mit zunehmender Reiselänge sinkt, während sie für kürzere Strecken mehr und mehr ausbleiben, weil der mit abnehmender Reiselänge steigende Fahrpreis/Fahrgast-km sehr bald die durch die einzelnen Bewertungen gezogenen Obergrenzen erreicht. Der Einheitsfahrpreis treibt also die mittlere Reiselänge und damit sich selbst hoch, wenn der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrgast-km, der ja von der zunächst unbekannten und nicht beeinflußbaren mittleren Reiselänge abhängt, nicht unter den notwendigen Wert F sinken darf. Das geringere Verkehrsbedürfnis nach langen Wegen wird vom Einheitsfahrpreis durch das selbsttätige Sinken des Fahrpreises je Fahrgast-km bevorzugt befriedigt, das größere und ergiebigere nach kurzen und mittleren Wegen aber durch das selbsttätige Steigen des Fahrpreises je Fahrgast-km stark vernachlässigt. Das ist in dieser Hinsicht sein großer und schwerwiegender Nachteil.

Wegen der Wertabhängigkeit des Fahrpreises pflegt sich bei einem Einheitsfahrpreis die mittlere Reiselänge und damit der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrgast-km selbsttätig auf einen bestimmten Wert einzustellen, der die Veränderlichkeit der Bewertung widerspiegelt. Die Folge eines starren Einheitsfahrpreises ist der Versuch der Fahrgäste, sich entweder durch Doppelfahrten auf zwei verschiedenen Verkehrsmitteln die fehlenden niedrigeren Fahrpreise für die unterdurchschnittlichen Strecken zu verschaffen [14, S. 56 und 147] oder bei sich verschlechternden wirtschaftlichen Verhältnissen (Einkommen, Kaufkraft des Geldes) den unveränderten Fahrpreis durch weidliche Ausnutzung der unbeschränkten Fahrtlänge (mit Umsteigen oder Übertragung des Fahrausweises) mittelbar zu senken und anzugleichen. Das Ergebnis ist ein Steigen der mittleren Reiselänge, weil die kurzen und mittleren Fahrten immer mehr unterbleiben [42, S. 31][1].

Will man aber den Fahrgästen mit unterdurchschnittlicher Reiselänge entgegenkommen und senkt den Einheitsfahrpreis, so nehmen die Langstreckenfahrgäste noch mehr, aber in schon unerwünschtem Maße zu. Die Einnahme aus dieser Fahrgastgruppe geht weiter zurück, weil der Fahrpreis ihren Wert F_e, der die höchste Einnahme liefern würde, schon längst unterschritten hat. Außerdem muß oft die Betriebsleistung

[1] Die mittlere Reiselänge je Rechnungsfahrt stieg z. B. im Gesamtnetz der BVG Berlin von 4,31 km (1929) auf 5,41 km (1933), das ist um 25,5 %.

vermehrt werden und das Endergebnis ist ein schnell wachsender Verlust. (Vgl. Beispiel E 8.) Diesen durch sein Wesen bedingten Nachteilen des Einheitsfahrpreises müssen dann schon so große Vorteile und Ersparnisse aus der Betriebsvereinfachung gegenüberstehen, daß der Einheitsfahrpreis nicht nur an sich, sondern auch je Fahrgast-km ebenso niedrig wie der durchschnittliche Fahrpreis aus den nach Bewertung und Fahrtlänge sinngemäß abgestuften Fahrpreisen angesetzt werden kann.

Die Nachteile des Einheitsfahrpreises wirken sich noch stärker aus, wenn er von der Einzelfahrt beliebiger Länge auf eine nur zeitlich begrenzte Fahrpreisstufe mit beliebiger Fahrtenanzahl und -länge erweitert wird, z. B. auf Wochen- oder Monatsnetzkarten. Außer der ersten Unbekannten, der mittleren Reiselänge, tritt dann noch eine zweite Unbekannte, die mittlere Anzahl der Fahrten, auf. In diesem Falle richten sich Häufigkeit und Umfang der Benutzung nach dem Fahrpreis, während es eigentlich umgekehrt sein sollte. Der Fahrpreis für solche Netzkarten muß also so angesetzt werden, daß der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrgast-km

$$= \frac{\text{Einheitsfahrpreis}}{\text{mittlere Reiselänge} \times \text{mittlere Fahrtenanzahl}}$$

den notwendigen Wert F nicht unterschreitet.

Das Grundkartenverfahren vermag diesen Nachteil des erweiterten Einheitsfahrpreises hinsichtlich der Häufigkeit der Fahrten und, wenn es auf verschiedene Entfernung abgestellt ist[1], auch hinsichtlich der Fahrtlänge in gewissem Umfange auszugleichen und zu mildern. Als Nachteil ist bei diesem Verfahren aber die durch das jedesmalige Bezahlen erschwerte Abfertigung anzusehen, die darum möglichst schnell und einfach vor sich gehen muß.

Wegen der der Wertabhängigkeit des Fahrpreises widersprechenden Eigenschaften des Einheitsfahrpreises erscheint es zweifelhaft, ob die wünschenswerte Verbilligung der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Zukunft durch allgemeine Einheitsfahrpreise [6] erreicht werden könnte. Die genügend feinstufige Anpassung an das so vielgestaltige Verkehrsbedürfnis und an die unterschiedliche Bewertung der jeweils gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis bei der Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels dürfte für deutsche Verhältnisse der erfolgreichere, wenn auch weniger einfache Weg zur Bestleistung sein. Der Längenabstufung des Verkehrsbedürfnisses und den Zusammenhängen

[1] Z. B. 50 Rpf-Wochengrundkarte der Frankfurter Straßenbahn zum Lösen von Einzelfahrscheinen: Kurzfahrt 10 Rpf, Weitfahrt 20 Rpf (Kremer, Tarifneuerungen bei der Frankfurter Straßenbahn, Verkehrstechnik 1933, Heft 15, S. 372).

zwischen Fahrpreis, Einnahme und Selbstkosten würde z. B. für die Einzelfahrten eine Abstufung der Fahrpreishöhe am meisten entsprechen, die vom Wert F_r für die Fahrpreisstufe mit der kürzesten Fahrtlänge über den Wert F_e allmählich auf den Wert F_l für die Fahrpreisstufe mit der längsten Fahrtlänge absinkt (vgl. Bild 17). Dies führt zu dem sogenannten „Staffeltarif", bei dem der Fahrpreis/Fahrgast-km mit zunehmender Fahrtlänge sinkt.

Mit der Kenntnis der örtlichen und betrieblichen Zusammenhänge zwischen Fahrpreis, Verkehrsleistung, Einnahme und Selbstkosten der städtischen Verkehrsmittel besitzt man auch die Möglichkeit, durch bewußte Ausnutzung dieser massengesetzmäßigen Zusammenhänge und Wechselwirkungen auch besondere verkehrspolitische Ziele in einer Stadt (Auflockerung durch Siedlung, soziale Fahrpreismaßnahmen, Entlastung der Straßen, Ausbau des Netzes usw.) in Angriff zu nehmen. Man hat es dann in der Hand, bei einem bestimmten notwendigen durchschnittlichen Fahrpreis entweder alle Fahrpreisstufen hiernach gleichmäßig auszurichten oder einige Fahrpreisstufen, z. B. für Minderbemittelte, Siedler, Kinder, Berufsverkehr, niedriger anzusetzen. Dann müssen aber andere Fahrpreisstufen einen ausgleichenden Überschuß abwerfen, deren Fahrpreis dazu bis zum Wert F_r, aber niemals höher, festzusetzen ist.

Diese ausgleichende Handhabung der Fahrpreishöhen ist in erweitertem Maße zweckmäßig und notwendig, wenn ein städtisches Verkehrsunternehmen mehrere Verkehrsmittel betreibt. Hierbei wird es meistens die Straßenbahn sein, deren Betriebsüberschüsse die Grundlage des wirtschaftlichen Ausgleiches mit den anderen Verkehrsmitteln bilden. Ihrer Abstufung der Fahrpreishöhe ist auch aus diesem Grunde besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Durch sinngemäße Abstimmung in der Abstufung der Fahrtberechtigung und der Fahrpreishöhe läßt sich ferner die Benutzung der verschiedenen Verkehrsmittel zur Befriedigung bestimmter Arten des Verkehrsbedürfnisses fördern oder hemmen und dadurch die Zusammenarbeit der Verkehrsmittel entscheidend beeinflussen.

Es hängt letzten Endes stark von den örtlichen Zielen der Verkehrspolitik und von den betrieblichen Verhältnissen und der Beliebtheit der einzelnen Verkehrsmittel ab, wie die Fahrpreise innerhalb der Möglichkeiten und Grenzen, die die vorliegende Untersuchung hat erkennen lassen, festgesetzt werden müssen, um diese besonderen Ziele zugleich mit der Bestleistung des Verkehrsmittels im allgemeinen Sinne zu erreichen.

(Schluß folgt.)

Die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen in den Jahren 1935 und 1936

(dargestellt nach den Geschäftsberichten der Gesellschaft und den Berichten des Verwaltungsrats).

Allgemeiner Überblick.

1. Der Personenverkehr, ausgedrückt in Personenkilometern, war 1935 um 4,8 % stärker als 1934; er steigerte sich 1936 um 4,6 %.

2. Der Güterverkehr, ausgedrückt in Tonnenkilometern, war 1935 um 6,1 %, 1936 um 12,1 % stärker als im Vorjahr.

3. Die Betriebseinnahmen gingen 1935 um 0,1 % gegenüber 1934 zurück, während sie 1936 eine Steigerung von 3,3 % erfuhren, wenn bei den Einnahmen für 1935 die Summe von 44,7 Mill. berücksichtigt wird, die der Gesellschaft vom Staat zum Ausgleich des Einnahmeausfalls infolge der Tarifsenkung vom 20. Januar 1935 zugesagt waren (vgl. unten zu I 3 Bilanz); sieht man von diesem Betrag ab, beträgt die Zunahme 5,4 %.

4. Die Betriebsausgaben konnten 1935 um 5,7 % gegenüber 1934 herabgesetzt werden, während sie sich 1936 um 7,9 % erhöhten.

5. Die Betriebszahl ging von 102,16 % 1934 auf 96,45 % 1935 zurück, während sie 1936 auf 100,76 % anstieg.

6. Das Jahr 1934 schloß mit einem Betriebsfehlbetrag von 48 Mill., 1935 mit einem Betriebsüberschuß von 78,7 Mill.; das Jahr 1936 wies wiederum einen Fehlbetrag auf, und zwar von 17,5 Mill. (unter Berücksichtigung des oben genannten Betrages von 44,7 Mill.).

7. Der Personalbestand wurde 1935 um 5,6 % gegen 1934 herabgesetzt, während er 1936 um 3,2 % erhöht wurde. Am 31. Dezember 1936 betrug der Gesamtrückgang des Personals seit Gründung der Gesellschaft 26,5 %.

I. Finanzen.

1. Betriebsrechnung (Jahresabschluß).

Einnahmen.

	Geschäftsjahr 1936	Geschäftsjahr 1935
Kapitel I		
Verkehrseinnahmen		
Personen	704 493 161	705 727 848
Gepäck	6 222 011	6 309 551
Postbeförderung	10 107 701	9 453 577
Güter	1 452 392 215	1 344 323 276
Kraftwagenverkehr	5 311 931	5 184 042
Beförderungen für Rechnung der Ministerien	51 749 938	94 486 629
Gesamtsumme Kapitel I	2 230 276 957	2 165 484 923
Kapitel II		
Verschiedene Einnahmen	56 784 896	48 094 188
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 287 061 853	2 213 579 111

Ausgaben.

	Geschäftsjahr 1936	Geschäftsjahr 1935
Kapitel I		
Allgemeiner Verwaltungsdienst und allgemeine Ausgaben	483 659 550	410 383 655
Kapitel II		
Bahnbewachung -Unterhaltung, bauliche Anlagen	281 501 094	259 522 403
Kapitel III		
Fahrmaterial	729 760 385	681 340 352
Kapitel IV		
Betriebs- und Verkehrsdienst	482 536 364	452 616 575
Kapitel V		
Erneuerung (Überweisung an den Erneuerungsfonds und die Erneuerungsreserve)	362 265 000	362 265 000
	Zusammenfassung	
Gesamtbetrag der Einnahmen	2 287 061 853	2 213 579 111
Gesamtbetrag der Ausgaben	2 339 722 393	2 166 127 958
Abzuziehen Anteil der Konten „Anlagezuwachs“ und „Erneuerung“ an den Verwaltungskosten und sozialen Lasten	—35 159 619	—31 259 446
Gesamtbetrag der Ausgaben nach der Absetzung	2 304 562 774	2 134 868 512
Nettoerlös	—17 500 921	78 710 599
Betriebskoeffizient	100,76%	96,45%

a) Einnahmen.

Die Weltausstellung in Brüssel im Jahre 1935 und die allgemeine Geschäftsbelebung infolge der Abwertung des Franken im April 1935 hatten einen günstigen Einfluß auf die Personenverkehrseinnahmen der Jahre 1935, 1936. Während die Güterverkehrseinnahmen im Jahre 1935 infolge Tarifsenkungen weiter zurückgingen, erfuhren sie 1936 mit dem Anziehen der Wirtschaft eine Steigerung.

b) Ausgaben.

Sie sind 1935 um 128,3 Mill. gegenüber 1934 zurückgegangen, die persönlichen infolge Einschränkung des Personals, die sächlichen infolge Rückgangs des Verbrauchs. Demgegenüber sind sie im Jahre 1936 um 169,7 Mill. angestiegen, und zwar die persönlichen Ausgaben infolge Erhöhung der Bezüge, der Zunahme der Zahl der Pensionierungen und der Übernahme des Defizits der Witwen- und Waisenkasse. Die sächlichen Ausgaben zogen an infolge Steigerung der Preise für Kohlen und sonstige Stoffe und infolge Mehrverbrauchs bei ansteigendem Verkehr.

2. Anlagezuwachsrechnung.

Die Ausgaben für Anlagezuwachs wurden wie folgt gedeckt:

	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft (in Millionen Franken)	
	1935	1936
Vorschüsse des Staatsschuldentilgungsfonds gem Art 11 des Ges v 23. 7. 1926 (10% des Erlöses von 5 Millionen Vorzugsaktien)	498,4	498,4
Reinerlös der 600 Mill Anleihe zu 5% von 1931 . . .	551,8	551,8
Deckung durch die verfügbaren Bestände der Gesellschaft	1 016,5	1 097,6
	2 066,7	2 147,8

Die Ausgaben für Anlagezuwachs verteilen sich wie folgt:

	1935	1936	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft
Gleisanlagen und Bauwerke im Betrieb	51,2	40,6	1 130,9
Gleisanlagen und Bauwerke im Bau	— 18,9	9,5	139,8
Privatanschlüsse	0,4	0,7	4,8
Fahrzeuge	1,0	10.9	61,2
Durchgehende Güterzugbremse	—	—	372,3
Übertrag:	33,7	61,7	1 709,0

	1935	1936	Gesamtbetrag seit Gründung der Gesellschaft
Übertrag:	33,7	61,7	1 709,0
Laufende Arbeiten am Betriebsmaterial	1,8	— 2,9	11,7
Ausrüstungsgegenstände	12,9	12,5	201,8
Rückkauf der Konzession der Eisenbahn von Gent nach Selzaese	—	—	36,0
Elektrisierung der Strecke Brüssel—Antwerpen:			
Streckenarbeiten	8,4	3,5	59,4
Fahrzeuge	28,1	0,5	41,7
Anteil an den allgemeinen Unkosten zu Lasten der Anlagezuwachsrechnung	4,8	5,8	88,2
	89,7	81,1	2 147,8

Infolge der Verlustabschlüsse der letzten Geschäftsjahre mußte die Gesellschaft Neuanlagen auf das unbedingt Notwendige beschränken. Über die Neuanlagen ist unter VII Näheres ausgeführt.

Das Anlagekapital des belgischen Netzes belief sich 1926 auf 3640 Mill. Goldfranken, Ende 1936 auf 3941 Mill. Goldfranken, d. h. ein Zuwachs von 8,2 %.

3. Bilanz.

Vermögen	in Millionen Franken	
	1935	1936
Einlage des Staats (Art 7 Satzung)	11 000,0	11 000,0
Anlagezuwachs	2 066,7	2 147,8
Unterschiedsbetrag gegenüber dem Nominalbetrag, zu amortisieren	80,2	78,2
Beihilfe des Staats zur Beschaffung von Wagen aus Ganzmetall (Ges v 22. 1. 1932)	351,1	358,3
Verpflichtung des Staats zur Übernahme des Zinsendienstes und der Amortisation der Bons 1935 (Ganzmetallwagen, Ges v 22. 1. 32) . . .	430,8	306,7
Aus dem Betrieb zu ziehendes Material	17,7	16,3
Betriebsvorräte	281,6	281,0
Wertpapiere	181,1	200,7
Kasse und Bankguthaben	409,6	430,3
Beteiligung und Anleihen an Wohnungsbaugesellschaften	46,8	46,8
Verschiedene Schuldner	130,9	201,7
Vortrag auf neue Rechnung	220,3	368,6
	15 216,8	15 437,0

Verbindlichkeiten	in Millionen Franken 1935	1936
Kapital:		
Vorzugsaktien	10 000,0	10 000,0
Stammaktien	1 000,0	1 000,0
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen sich selbst:		
Reservefonds	—	—
Erneuerungsfonds	1 288,1	1 496,8
Fonds zur Wiederauffüllung der Betriebsvorräte	643,7	643,7
Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine	131,1	133,4
Fonds zur Rückzahlung des Vorschusses von 280 Mill an den Staat (Wagen aus Ganzmetall Typ „Banlieu", Übereinkommen vom 20. 9. 1935)	—	28,0
Fonds zur Amortisierung des Anlagezuwachses	11,6	16,9
Reservefonds für Kursschwankungen der Wertpapiere	12,7	13,5
Rückstellung für nichtgeklärte Forderungen	47,7	47,7
Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegen Dritte:		
Darlehen des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld (Art 11 des Ges v 23. 7. 1926)	531,8	531,7
Anleihe-Obligationen 5% 1931	600,0	600,0
Anteilsscheine 2% (Wagen aus Ganzmetall, Ges v 22. 1. 1932)	351,1	358,3
Anteilscheine 1% (Wagen aus Ganzmetall Typ „Banlieu", Übereinkommen v 20. 9. 1935)	—	66,4
Garantierte Bons 5% 1935 (Wagen aus Ganzmetall, Ges v 22. 1. 1932)	430,8	306,7
Fonds zur Regelung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen	12,4	11,4
Noch zu zahlende Dividenden und Zinsen aus früheren Geschäftsjahren	15,1	10,6
Verschiedene Gläubiger	140,7	174,9
	15 216,8	15 437,0

Zu den Hauptposten der Bilanz ist folgendes zu bemerken:

a) Vermögen.

Bezüglich des Postens Einlage des Staats auf der Vermögensseite und des Postens Kapital von 11 Milliarden Franken auf der Seite der Verbindlichkeiten s. Archiv für Eisenbahnwesen 1929 S. 57 ff.

Über den Anlagezuwachs ist unter I 2 Näheres ausgeführt.

Mit dem Unterschiedsbetrag gegenüber dem Nominalbetrag hat es folgende Bewandtnis:

Die Gesellschaft hat vom Staat Vorschüsse in Höhe von 498,4 Mill. erhalten (s. I 2 unter Anlagezuwachs). Die hierfür begebenen Vorzugsaktien sind von der Gesellschaft zu verzinsen. Der Zinssatz ist durch Königliche Verordnung vom 11. Mai 1935 von 6 auf 4 % gesenkt, dafür aber den Inhabern der Aktien eine Bonifikation von 7½ % auf das Kapital gewährt. Hierdurch verminderte sich zwar die Zinslast der Gesellschaft, es erhöhte sich aber ihre Schuld gegenüber dem Staat um 33,4 Mill. (1935) bzw. 33,3 Mill. (1936). Hierzu kommt noch ein sich aus anderem Anlaß ergebender Differenzbetrag von 48,2 Mill. Er stellt dar den Unterschied zwischen dem Nominalbetrag der Anleihe von 600 Mill. des Jahres 1931 und dem sich unter Berücksichtigung des Emissionskurses und der Emissionskosten ergebenden Nettobetrag von 551,8 Mill. Mit der Amortisation dieser beiden Beträge ist 1935 begonnen.

Die Abrechnung mit dem Staat wegen seiner Beihilfe zur Beschaffung von Ganzmetallwagen gemäß Übereinkommen vom 27. Januar 1932[1] ist mit dem Betrag von 358,3 Mill. endgültig abgeschlossen. Nach demselben Übereinkommen sollte die fragliche geldliche Beihilfe des Staats durch eine von der Gesellschaft begebene Anleihe abgedeckt werden, deren Finanzdienst und Amortisation vom Staat übernommen wurden. Diese Anleihe wurde im März 1935 in Paris untergebracht in Form von Bons im Nominalbetrag von 221,1 Mill. franz. Franken, nach dem damaligen Kurs gleich 430,8 Mill. belg. Fr. Nach dem Kurs vom 31. Dezember 1936 betrug der Nominalbetrag der Anleihe 306,7 Mill. belg. Fr., der auch auf der Passivseite der Bilanz erscheint. Der Staat hat die Anleihe am 15. März 1937 zurückgezahlt.

Unter den verschiedenen Schuldnern ist bemerkenswert eine Forderung der Gesellschaft an den Staat in Höhe von 44,7 Mill. in Verfolg eines bei der Senkung der Gütertarife ab 20. Januar 1935 abgeschlossenen Abkommens. Zu nennen ist ferner ein Betrag von 87,2 Mill. für neue Personenwagen aus Ganzmetall, Typ „Banlieu". Der Staat leistet für den Bau dieser Wagen Vorschüsse rückzahlbar 1945. Der von ihm bis 31. Dezember 1936 gezahlte Vorschuß beläuft sich auf 66,4 Mill., für den er Obligationen in gleicher Höhe erhalten hat. Sie erscheinen auf der Passivseite der Bilanz.

b) Verbindlichkeiten.

Über das Grundsätzliche zur Bildung des Erneuerungsfonds ist im Archiv für Eisenbahnwesen 1936 S. 147 Näheres ausgeführt. Nach einem Beschluß des Verwaltungsrats vom 13. November 1936 wird die besondere Rücklage für die Erneuerung des Materials, die sog. Erneuerungsreserve, ab 1. Januar 1937 aufgehoben, und ihr Bestand wird dem

[1] s. Archiv für Eisenbahnwesen 1933 S. 1268.

Erneuerungsfonds zugeschlagen. Die jährliche Überweisung wird auf 433 Mill. erhöht. Die Einnahmen des Erneuungsfonds beliefen sich für die Jahre 1935 und 1936 auf 529,4 und 496,2 Mill. und die Ausgaben auf 357,5 und 288,2 Mill.

Der Gesamtbetrag des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben des Erneuerungsfonds beläuft sich Ende 1936 auf 1496,8 Mill.

Für den Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine gilt folgendes: Die jährlichen Zinsen der Anteilscheine zu 2 %, die dem Staat als Gegenwert für die Übernahme der Kosten der Beschaffung neuer Personenwagen in Höhe von 69,8 Mill. (1935) und 7,2 Mill. (1936) von der Gesellschaft überlassen sind, belaufen sich auf 1 396 220 Fr. für 1935 und 144 156 Fr. für 1936. Unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5 % beläuft sich der kapitalisierte Betrag der bis zum Ablauf der Konzession der Gesellschaft zu zahlenden Zinsen auf 26,8 Mill. (1935) bzw. 2,8 Mill. (1936). Diese Summen, entnommen dem Erneuerungsfonds, sind einem Sonderkonto überwiesen, das sich Ende 1936 auf 133,4 Mill. stellt.

Der Fonds zur Rückzahlung des Vorschusses von 280 Mill. an den Staat beruht auf der Vereinbarung vom 20. September 1935, wonach der Staat zum Bau von 500 Wagen aus Ganzmetall des Typs „Banlieu" den obengenannten Vorschuß leistet. Dieser ist rückzahlbar am 31. Dezember 1945. Die dem Staat als Gegenwert überlassenen Anteilscheine sind mit 1 % zu verzinsen. Für die Rückzahlung des Vorschusses ist ein Sonderfonds gebildet, dem jährlich 28 Mill. aus dem Erneuerungsfonds überwiesen werden.

Der Fonds zur Amortisation des Anlagezuwachses wird durch eine jährliche Vorwegnahme zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung gebildet, so daß die Amortisation in 75 Jahren sichergestellt ist.

Der Posten Rückstellung für nicht geklärte Forderungen beruht auf der bereits bei Behandlung der Vermögensseite „verschiedene Schuldner" erwähnten Zusage der Regierung, die Gesellschaft für den Einnahmeausfall infolge der Tarifsenkung vom Januar 1935 zu entschädigen. Da aber die Regierung nachträglich Einwendungen gegen die Entschädigungszahlung erhoben hat, war der fragliche Betrag als ungeklärte Forderung hier einzusetzen.

Das Darlehn des Tilgungsfonds der öffentlichen Schuld beruht auf Art. 11 des Gesetzes vom 23. Juli 1926, wonach der Gesellschaft 10 % des Nettoerlöses der ausgegebenen Vorzugsaktien als Betriebsfonds zu überweisen sind. Der sich auf 498,4 Mill. belaufende Betrag (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 148) erhöht sich um 33,4

(1935) bzw. 33,3 Mill. (1936), die auch auf der Aktivseite der Bilanz unter „Unterschiedsbetrag gegenüber dem Nominalbetrag zu amortisieren" erscheinen und wozu dort Näheres ausgeführt wird.

Über die Anleihe von 600 Mill. findet sich Näheres im Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 694, Die Gesellschaft hat sich entschlossen, von der durch Königliche Verordnung vom 22. August 1934 eingeräumten Möglichkeit der vorzeitigen Rückzahlung der Anleihe Gebrauch zu machen. Sie wird die Anleihe zum 1. Juli 1937 ablösen, und zwar mittels einer neuen Anleihe in Höhe von 1 Milliarde. Der überschießende Betrag wird dem Erneuerungsfonds überwiesen.

Die Anteilsscheine 1% sind der dem Staate übermittelte Gegenwert für seine bis Ende Dezember 1936 zum Bau von Wagen Typ „Banlieu" geleisteten Vorschüsse.

Über die garantierten Bons 5% 1935 ist oben zur Vermögensseite der Bilanz Näheres ausgeführt.

Der Posten verschiedene Gläubiger umfaßt Forderungen von Lieferanten, Sicherheitsleistungen und dergleichen.

4. Gewinn- und Verlustrechnung.

Soll	in Millionen Franken 1935	1936
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	—	17,5
Zinsen der Garantierten Bons 5% 1935 (Wagen aus Ganzmetall)	14,1	25,1
Rückstellung für ungeklärte Forderungen	47,7	—
Zinsen der Vorschüsse gemäß Art 11 des Ges v 23. 7. 1926	25,2	22,4
Zinsen der Anleihe 1931	30,0	30,0
Zinsen der Erneuerungsreserve	73,2	82,7
Zinsen des Fonds zur Regelung von Renten und Entschädigungen aus Unfällen zur Zeit der staatlichen Verwaltung	0,5	0,5
Amortisation der Unterschiedsbeträge gegenüber dem Nominalbetrag	1,3	1,3
Überweisung an den Fonds zur Amortisation des Anlagezuwachses, einschl. der Zinsen dieses Fonds	4,8	5,2
Zinsen des Fonds zur Sicherung des Zinsendienstes der Anteilscheine	4,8	6,6
Übertragung des Verlustes 1934	127,9	
Übertragung des Verlustes 1935		127,9 + 89,4 = 217,3
	329,5	408,6

Haben	in Millionen Franken 1935	1936
Betriebsüberschuß	78,7	—
Zins- und Kursgewinn (Wertpapiere und Bankguthaben)	16,4	14,9
Zahlung der Zinsen der garantierten Bons 5% 1935 durch den Staat (Wagen aus Ganzmetall)	14,1	25,1
Vortrag auf neue Rechnung	220,3	368,6
	329,5	408,6

5. Das finanzielle Ergebnis.

Aus der Betriebsrechnung, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sich folgendes Bild:

	1935	1936
	in Millionen Franken	
Einnahmen		
Betriebseinnahmen	2 213,6	2 287,1
Zins- und Kursgewinn	16,4	14,9
Zahlung der Zinsen der garantierten Bons 5% 1935	14,1	25,1
	2 244,1	2 327,1
Ausgaben		
Betriebsausgaben	2 134,9	2 304,6
Finanzielle Lasten (s. Soll der Gewinn- und Verlustrechnung)	201,6	173,8
	2 336,5	2 478,4

Das Geschäftsjahr 1935 schließt also mit einem Fehlbetrag von 92,4 Mill. ab. Zuzüglich des Fehlbetrags von 127,9 Mill. aus dem Jahre 1934 (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 150) ist für das Ende des Geschäftsjahrs 1935 ein Gesamtverlust von 220,3 Mill. zu verzeichnen, der auf neue Rechnung vorzutragen ist.

Für das Geschäftsjahr 1936 ergibt sich ein Fehlbetrag von 151,3 Mill.

Der Fehlbetrag 1935 von 92,4 Mill. konnte auf 89,4 Mill. herabgesetzt werden, da eine Rücklage von 3 Mill. für einen befürchteten Verlust aus eingefrorenen Markbeträgen sich als unnötig erwies.

Einschließlich des Verlustes für 1935 ist hiernach für 1936 ein Gesamtverlust von 368,6 Mill. auf neue Rechnung vorzutragen.

II. Das Personal.

1. Ausgaben.

Die Personalkosten zu Lasten der Betriebsrechnung betrugen:

		in % der Gesamtbetriebsausgaben
1934	1 433,4	63,3
1935	1 345,0	63,0
1936	1 492,9	64,8

Sie sind 1935 um 6,3 % gegenüber 1934 zurückgegangen und 1936 um 11 % gegenüber 1935 angestiegen.

Die gesamten Personalkosten, die außer den Ausgaben zu Lasten der Betriebsrechnung noch die zu Lasten des Anlagezuwachses und der Erneuerung umfassen, belaufen sich auf 1 518,7 (1935) und 1 686,3 Mill. (1936). Der Rückgang der Ausgaben 1935 und ihr Anstieg 1936 ist auf Verminderung bzw. Vermehrung des Personalbestandes und auf Kürzung bzw. Erhöhung der Gehälter und Löhne zurückzuführen.

2. Der Personalbestand.

Er hat sich wie folgt entwickelt:

1934: 83 376 Jahresköpfe
1935: 80 396 „
1936: 83 132 „

Die Zahlen geben den herabgesetzten Personalstand wieder, der einer dauernden Beschäftigung aller Bediensteten während des ganzen Jahres entsprechen würde (Jahresköpfe). Die unter Fortdauer der Gehaltszahlung Beurlaubten und Erkrankten sind in obigen Zahlen einbegriffen.

Der Personalstand ist trotz der Verkehrssteigerung zurückgegangen; während nämlich die Verkehrseinheiten (Personen + tkm) wie folgt gestiegen sind (in Mill.): 1934 9 356, 1935 10 145, 1936 10 966, ist der auf 1 Million Verkehrseinheiten entfallende Personalstand für diese drei Jahre abgesunken: 8,7, 7,6, 7,0.

3. Die Pensionslast.

Die Zahl der Ruhegehaltsempfänger (Beamte, Angestellte, Arbeiter, Witwen und Waisen) bewegt sich dauernd in aufsteigender Richtung: 1934 44 189, 1935 45 434, 1936 47 024. Die Zahl der Bediensteten im Ruhestand (Beamte, Angestellte, Arbeiter) beläuft sich Ende 1936 auf 29 745, d. i. 36 % des im Dienst befindlichen Personals. Dieses Prozentverhältnis wird sich noch ungünstiger gestalten, da bis 1926 der Personalstand dauernd anstieg. Die Pensionslast, die 1925 77 Mill.

betrug, ist 1935 auf 302,7 Mill. und 1936 auf 380,2 Mill. angewachsen. Die bei der Regierung unternommenen Schritte zur Übernahme der auf die Bediensteten der früheren staatlichen Verwaltung entfallenden Pensionslast (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 151) hatten bisher keinen Erfolg.

4. Wohnungen des Personals.

Die im Jahre 1930 geschaffenen Organisationen zur Erleichterung des Ankaufs und Bauens billiger Wohnungen für das Personal (Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 1002) haben bis Ende 1936 3298 Darlehn gewährt im Gesamtbetrag von 113 Mill. gegenüber 3505 Darlehn in Höhe von 97 Mill. bis Ende 1935.

III. Betrieb und Verkehr.

1. Die Bahnlänge.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Strecken betrug Ende 1935 4851,0 km und Ende 1936 4849,0 km. Der Unterschied von 2 km beruht einmal auf einer Verkürzung der Linie Antwerpen—Muysen über Waerloos um 4734 m, andererseits auf verschiedenen Erweiterungen, insbesondere der Inbetriebnahme einer neuen Strecke in Brügge für die direkten Züge Gent—Ostende.

2. Allgemeines zur Entwicklung von Verkehr und Betrieb.

Jahr	Millionen Personenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr	Millionen Tonnenkm	Unterschied in % gegenüber dem Vorjahr
1934	4 873	— 3,6	4 483	+ 1,0
1935	5 388	+10,6	4 757	+ 6,1
1936	5 635	+ 4,6	5 331	+12,1

Der Personenverkehr wurde im Jahre 1935 durch die Weltausstellung in Brüssel günstig beeinflußt. Das Jahr 1936 verzeichnet einen weiteren Anstieg. Es ist besonders zu bemerken, daß 1936 529 Radiozüge mit einer Durchschnittsbesetzung des Zuges von 335 Reisenden und 1691 Sonder- oder Ausflugzüge mit einer mittleren Zugbesetzung von 378 Reisenden gefahren wurden. Im Güterverkehr ist die Steigerung gegenüber dem Vorjahre noch stärker als im Personenverkehr.

In Ausführung des im Jahre 1934 aufgestellten Programms zur Vereinfachung der Betriebsführung auf Nebenbahnen waren Ende 1936 78 Linien mit 1361 km in die vereinfachte Betriebsführung einbezogen. Sie wird noch auf zwei weitere Linien mit 38 km ausgedehnt werden.

3. Der Personenverkehr.

Die Zahl der Reisenden betrug 1934 176,8 Mill., 1935 185,1 Mill. und 1936 189,5 Mill. Dies bedeutet für 1936 einen Anstieg von 2,4 % gegenüber dem Vorjahr und von 7,2 % gegenüber 1934.

Die mittlere Reiseweite betrug 1934 27,6 km, sie hat eine leichte Steigerung erfahren: 1935 29,1 km, 1936 29,7 km. Auch die Zahl der Reisenden für einen Zug hat sich erhöht: 1934 89, 1935 97, 1936 98.

Die Reisenden verteilen sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

Klasse	1934 Reisende in Millionen	%	1935 Reisende in Millionen	%	1936 Reisende in Millionen	%
1	0,4	0,3	0,4	0,2	0,4	0,2
2	7,5	7,0	12,7	6,9	12,9	6,9
3	162,3	92,7	170,2	92,9	173,2	92,9

Die Zahl der zu ermäßigtem Tarife beförderten Personen betrug 1934 77 %, hiervon 43 % auf Arbeiterkarte, die entsprechenden Zahlen für 1935 sind 78 und 40 und für 1936 79 und 41 %. Es ist also eine weitere Steigerung der Reisenden zu ermäßigtem Tarif festzustellen.

Die Einnahmen verteilen sich auf die einzelnen Klassen wie folgt:

Klasse	1934 in Millionen	%	1935 in Millionen	%	1936 in Millionen	%
1	13,7	2,0	12,4	1,7	11,8	1,6
2	124,5	18,0	123,4	16,7	128,3	17,4
3	481,3	68,9	523,7	70,9	514,0	69,6
Arbeiterkarten	77,3	11,1	78,7	10,7	84,3	11,4
	696,8	100	738,2	100	738,4	100

Die mittlere Einnahme in Goldcentimes für das Personenkm betrug 1913 2,30, 1934 2,04, 1935 1,52, 1936 1,36, wobei bez. der beiden letzten Zahlen zu berücksichtigen ist, daß in Angleichung an die Abwertung des Franken für den Goldcentime für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 1935 7 Centimes und von da an 9,64 Centimes in Anrechnung gebracht sind. Hieraus erklärt sich der Einnahmerückgang in Goldcentimes, obwohl die Tarife unverändert geblieben sind.

Die entsprechenden Zahlen anderer Bahnen für 1935: Französische Ostbahn 2,20, Nordbahn 2,24, P L M 2,76, Deutsche Reichsbahn 2,94, Schweizer Bundesbahnen 4,70, niederländische Eisenbahnen 3,70.

Die Z u g k m sind von 54,8 Mill. 1934 auf 55,7 Mill. 1935 (+ 1,8 %) und auf 57,2 Mill. 1936 (+ 2,7 %) angestiegen. Der Zugdienst wurde weiter verdichtet, u. a. durch vermehrten Einsatz von Triebwagen.

Die G e s c h w i n d i g k e i t wurde gesteigert. Sie erreichte bei gewissen Zügen auf folgenden Strecken 120 km in der Stunde: Brüssel—Antwerpen—Eschen, Brüssel—Charleroi, Brüssel—Arlon, Brüssel—Ostende. Zwischen Gent und Brügge beträgt bei zwei Zügen die Höchstgeschwindigkeit 140 km.

Im internationalen Verkehr ist die bedeutende Steigerung des Verkehrs von England nach Deutschland über Belgien zu erwähnen. Im Juli und August 1936 wurden an den Sonntagen ab Ostende (Quai) bis zu 11 Sonderzüge gefahren. Von den beiden planmäßigen Zügen nach Deutschland mit Abfahrt Ostende um 17 Uhr 05 und 20 Uhr 54 beförderte während der Monate Juli und August der erste 24 141 und der zweite 17 140 Reisende.

Ein ähnlich starker Verkehr entwickelte sich 1936 in der Verbindung London—Ostende—Schweiz mit 3 bis 6 Sonderzügen in der Woche und zwischen Rotterdam—Brüssel—Basel mit 2 bis 4 Sonderzügen wöchentlich.

4. Der Güterverkehr.

Die bereits im Jahre 1934 einsetzende Verkehrssteigerung (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 154) hat sich mit der Besserung der Wirtschaftslage weiter durchgesetzt. Für die W a g e n l a d u n g e n ergaben sich folgende Zahlen:

	1935	1936	Unterschied 1936 gegenüber 1935 %
Beförderte Tonnen	58 667 206	64 951 333	+ 10,7
Zugkm	19 557 202	21 566 718	+ 10,3
Bruttotonnenkm (in Tausend)	13 641 800	15 172 543	+ 11,2
Nettotonnenkm (in Tausend)	4 757 193	5 331 359	+ 12,1
Zahl der beladenen Wagen für einen Arbeitstag	16 294	17 724	+ 8,8
Nettogewicht für einen Zug (Wagenladungen) in Tonnen	243,2	247,2	+ 1,6
Einnahmen (Mill. Franken)	1 192	1 310	+ 9,9
Einnahmen für ein Tonnenkm (cent)	25,1	24,6	— 2,0
Mittlere Versandweite einer Tonne (km)	81,1	82,1	+ 1,2

Die Einnahmen sind geringer gestiegen als die Tonnenkm, da zur Begegnung des Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel Sondervergünstigungen gewährt werden mußten.

Der Verkehr verteilt sich nach Binnen-, internationalem und Transitverkehr wie folgt:

	Tonnenkm in Tausend		Unterschied in %
	1935	1936	
Binnenverkehr	2 043 519	2 281 530	+ 11,6
Internationaler Verkehr	1 850 022	2 137 807	+ 15,6
Transit	863 652	912 022	+ 5,6
	4 757 193	5 331 359	+ 12,1

Der Güterzugdienst wurde weiter beschleunigt. So wurde für Frachtgutwagenladungen ein Zeitgewinn von 24 Stunden erreicht im Verkehr mit Dänemark, Norwegen, dem südlichen Frankreich, ferner in der Verbindung Balkan und Zentraleuropa mit England (Trauben und Geflügel).

Der Behälterverkehr wurde weiter ausgebaut. Die Gesellschaft verfügte 1936 über 1018 Behälter. Es wurden mit Behältern befördert 1935 12 838 t, 1936 16 716 t.

Der Haus-Hausverkehr umfaßt 1936 infolge Vermehrung der Rollfuhrunternehmer 350 Bahnhöfe, gegenüber 342 1935. Die Zahl der Verfrachter, die von ihnen Gebrauch machen, nimmt dauernd zu. Sie erhalten einen wesentlichen Nachlaß auf die Rollgebühren, wenn sie sich verpflichten, monatlich Rollgebühren in Höhe von mindestens 100 Fr. zu entrichten. Die Zahl der im gesamten Haus-Hausverkehr beförderten Mengen beträgt 336 283 t 1936 gegenüber 319 502 t 1935, d. i. eine Steigerung von 5 %.

5. Zugförderung (Leistung der Lokomotiven und Triebwagen).

	1935 km	%	1936 km	%	Unterschied in %
Nutzleistungen bei Personenzügen	57 486 908	—	59 884 886	—	+ 4,1
Güterzügen	20 663 637	—	22 843 658	—	+ 10,6
	78 150 545	100	82 728 544	100	+ 5,8
Leerfahrten	5 031 390	6,4	5 598 302	6,8	+ 11,3
Verschiebedienst	9 912 853	12,7	10 215 147	12,3	+ 3,0
Dienstzüge	1 026 956	1,3	1 322 523	1,6	+ 28,7
	94 121 744	120,4	99 804 516	120,7	+ 6,1

Die Nutzleistungen bei Güterzügen sind etwa in demselben Verhältnis gestiegen wie die Tonnenkm (12,1 %).

6. Wettbewerb des Kraftwagens und Wasserweges.

Die Zahl der Kraftfahrzeuge in Belgien betrug 1935 270 836, 1936 282 266, Zunahme 2,1 %. Ein Kraftfahrzeug entfällt 1936 auf 29 Einwohner.

Im Personenverkehr wird der Verlust der Schiene zugunsten des Kraftwagens im Jahre 1934 gegenüber 1929 auf 753 Mill. Personenkm geschätzt, d. i. bei einer mittleren Einnahme von 0,144 Fr. pro Personenkm ein Einnahmeverlust von 108 Mill. Fr. Zur Begegnung des Wettbewerbes wurde die Werbung durch Plakate, Faltblätter, Vorträge, Fühlungnahme mit den Schulen usw. weiter entwickelt. Es wurden ferner 1935 470 Radiozüge (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 156), 1936 529 Radiozüge mit einer Durchschnittsbesetzung von 335 Reisenden gefahren. Der Verkehr von und nach dem Ausland wurde durch zahlreiche Ausflugzüge, namentlich von und nach Frankreich, gefördert.

Das Netz von Kraftwagenlinien, die die Gesellschaft in Verfolg der ihr mit Gesetz vom 21. März 1932 erteilten Ermächtigung eingerichtet hat, wurde weiter ausgebaut. Die Gesellschaft betrieb Ende 1936 39 Linien mit einer Gesamtlänge von 891 km.

Im Güterverkehr wird der durch den Wettbewerb von Straße und Wasserweg eingetretene Verkehrsverlust im Jahre 1934 gegenüber 1929 auf 1507 Mill. Tonnenkm geschätzt, wovon 377 Mill. auf die Straße, 1130 Mill. auf den Wasserweg entfallen. Der Einnahmeverlust wird mit 151 Mill. zugunsten des Kraftwagens und mit 283 Mill. zugunsten des Wasserweges berechnet.

Der Versuch, einen Ausgleich des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße auf gesetzlichem Wege herbeizuführen, führte insofern zu einem gewissen Ergebnis, als Anfang 1935 vom Verkehrsminister eine Kommission von Parlamentarien, Beamten und Vertretern der verschiedenen Transportunternehmungen eingesetzt wurde, die, ausgehend von dem vom Verkehrsminister Forthomme 1934 eingebrachten Gesetzentwurf (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 157) Vorschläge ausarbeitete, die in der Königlichen Verordnung vom 5. März 1936 über die Regelung der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen und dem zu ihrer Durchführung ergangenen allgemeinen Reglement vom 9. Mai 1936 ihren Niederschlag fanden. Die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung sind folgende:

a) Für die öffentliche Güterbeförderung für Rechnung Dritter ist die Genehmigung des dem Verkehrsminister unterstellten Straßenverkehrsamts (Office des transports par route) erforderlich.

b) Für die Erteilung der Genehmigung ist das Verkehrsbedürfnis maßgebend.

c) Die Genehmigungen werden für höchstens fünf Jahre erteilt und können bei Verstoß gegen die Königliche Verordnung und das sie ergänzende Allgemeine Reglement widerrufen werden.

d) Wer sich durch die Entscheidung des Straßenverkehrsamts benachteiligt glaubt, kann Berufung beim Verkehrsminister einlegen; es entscheidet eine Berufungskommission, bestehend aus dem Präsidenten und vier Mitgliedern, von denen zwei aus dem Kreis der Verkehrtreibenden und je einer aus dem der Straßen- und Eisenbahnverkehrsunternehmungen entnommen werden.

e) Verstöße gegen die Königliche Verordnung und das Durchführungsreglement werden bestraft.

Wenn diese Verordnung auch nicht alle Wünsche der Nationalen Gesellschaft befriedigte, so bedeutete sie doch einen wichtigen Schritt zum Ausgleich des Wettbewerbs im Güterverkehr. Ob sie den beabsichtigten Zweck erreichte, hing wesentlich von der Art ihrer Durchführung ab. Diese hat enttäuscht. Durch die bisher erteilten Genehmigungen wurde lediglich der bestehende Zustand sanktioniert; die Regierung beabsichtigt offenbar, alle zur Zeit der Veröffentlichung der Verordnung bestehenden Kraftfahrzeugunternehmungen zu genehmigen. Der Wettbewerb des Kraftwagens ist also in keiner Weise eingedämmt worden.

Während sich der Wettbewerb des Wasserwegs im Jahre 1935 infolge des weiteren Absinkens der Wasserfrachten verschärfte, hat er sich im Jahre 1936 mit dem Anziehen der Wasserfrachten gemildert. Gleichwohl mußten zur Eindämmung des Wettbewerbs neue Ausnahmetarife eingeführt werden.

7. Unfälle.

Die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße beträgt 1935 63, 1936 67.

In Beziehung gebracht zur Gesamtzahl der beförderten Reisenden ergeben sich folgende Zahlen der Getöteten und Verletzten:

	1934	1935	1936
Beförderte Personen in Tausend	176 794	185 128	189 515
Getötete	5	7	6
Verletzte	89	95	108
Auf 100 Millionen Reisende			
Getötete	2,82	3,78	3,16
Verletzte	50,28	51,32	56,99

IV. Tarife.

Im Personenverkehr hat sich der seit dem 1. März 1930 in Kraft befindliche allgemeine Tarif grundsätzlich nicht geändert. Folgende Einzeltarifmaßnahmen wurden eingeführt:

Kinder von 4 bis 10 Jahren zahlen bei Gesellschafts- und Schulfahrten nur die Hälfte des Fahrpreises der sonstigen Teilnehmer;

Leiter und Mitglieder von Jugendvereinen erhalten bei gemeinschaftlichen Reisen die Vergünstigung der Schulfahrten;

die für Gesellschaften von mindestens 25 Teilnehmern versuchsweise gewährte Ermäßigung von 50 %, falls die Rückfahrt spätestens am Tage nach der Hinfahrt ausgeführt wird, ist nunmehr endgültig;

eine Ermäßigung von 50 % wird für die Zeit vom 1. September bis 31. März für Gesellschaften von mindestens 12 Mitgliedern von Sportvereinigungen gewährt, falls Hin- und Rückfahrt an demselben Tage ausgeführt wird;

die Frachtsätze von 4 und 5,50 Fr. für nicht verpackte Fahrräder in Begleitung eines Reisenden werden auf 2 bzw. 3 Fr. ermäßigt, wenn mindestens zwölf Fahrräder zusammen nach derselben Bestimmungsstation aufgeliefert werden (Ermäßigung für Fahrräder von Gesellschaftsreisenden);

für die Aufbewahrung von Fahrrädern werden Gutscheine zu 10 Fr. für 25 Hinterlegungen verausgabt;

die Personenfahrpreise werden nach einem Zonentarif berechnet;

Arbeitslosen auf der Suche nach Arbeit wird eine Ermäßigung von 75 % gewährt.

Im internationalen Verkehr wurde die Mindestzahl bei Gesellschaftsfahrten von 15 auf 10 Teilnehmer ermäßigt. Zur Brüsseler Weltausstellung 1935 wurden von einer Reihe von Ländern direkte Fahrkarten mit einer Ermäßigung von 25 % für den belgischen Durchlauf verausgabt.

Im Güterverkehr verlangte die Regierung zur Unterstützung ihrer Deflationspolitik eine Senkung der Tarife um 10 %. Sie wurde ab 20. Januar 1935 durchgeführt. Die Regierung verpflichtete sich, die Gesellschaft für den Einnahmeverlust, der für 1935 mit 44,7 Mill. berechnet wurde, zu entschädigen. Da sie sich später zur Zahlung dieser Entschädigung nicht bereit fand, wurde der Betrag auch auf der Passivseite der Bilanz eingesetzt (s. oben unter I 3 Bilanz). Von der Ermäßigung von 10 % wurden diejenigen Ausnahmetarife nicht betroffen, deren Frachtsätze bereits vorher der Wirtschaftslage angeglichen waren. Dagegen wurden für Entfernungen unter 75 km die Frachtsätze noch über 10 % hinaus gesenkt.

Im Jahre 1936 wurden die Tarifsätze nicht geändert trotz dauernder Steigerung der Betriebsausgaben. Es wurden einige Ausnahmetarife, namentlich zur Förderung der Ausfuhr und des Durchgangsverkehrs, eingeführt.

V. Das rollende Material.

1. Lokomotiven und Triebwagen.

Der Bestand an standardisierten[1] Lokomotiven belief sich Ende 1936 auf 3648, der der nichtstandardisierten auf 27. Im Jahre 1935 wurden 15 Lokomotiven vom Typ „Pacifik" für Schnellzugdienst angeliefert.

Der Triebwagenpark umfaßte Ende 1936 43 Einheiten, darunter 28 Dieseltriebwagen mit mechanischer Übertragung, 10 Dieseltriebwagen mit elektrischer Übertragung, 5 mit Dampfantrieb. Die Gesamtstreckenleistung der Triebwagen betrug im Jahre 1936 3 093 659 km.

2. Personenwagen.

Der Bestand an Personenwagen ist durch Verkauf und Ausmusterungen von 7156 Ende 1935 auf 6855 Ende 1936 zurückgegangen; die Zahl der Gepäckwagen betrug Ende 1936 1107. Dieser Wagenpark umfaßt 1071 Wagen aus Ganzmetall. 1935 wurden 500 Ganzmetallwagen für den Vorortverkehr in Bestellung gegeben, über deren Finanzierung oben unter I 3 b (Bilanz) Näheres ausgeführt ist. Von diesen Wagen wurden 1936 16 geliefert. Das mittlere Alter der Personenwagen beträgt 1936 23,4 Jahre.

3. Güterwagen.

Ende 1935 waren 5100 gedeckte Wagen dauernd abgestellt. Der Bestand an Güterwagen, einschließlich der abgestellten Wagen, betrug Ende 1936

gedeckte Wagen	37 550
offene Wagen	56 131
Plattformwagen	10 656
Insgesamt . . .	104 337

gegen 105 332 Ende 1935.

Das mittlere Alter beträgt 1936 27,8 Jahre, das mittlere Ladegewicht 17,19 t.

4. Kraftwagen.

Der Kraftwagenbestand umfaßte Ende 1936 200 Lastkraftwagen und Lieferwagen für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst in Brüssel und Antwerpen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 1010.

VI. Werkstätten.

Das Programm der Zusammenlegung der Lokomotivwerkstätten (Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1269) ist mit der Aufhebung der Werkstätte Luttre im Jahre 1935 zu einem gewissen Abschluß gelangt. Es bestehen nur noch 5 Lokomotivwerkstätten, 2 Hauptwerkstätten für die großen Ausbesserungen in Mecheln und Salzinnes und 3 Werkstätten für mittlere Ausbesserungen in Antwerpen-Dam, Löwen und Lüttich.

Die mittlere Streckenleistung zwischen zwei Ausbesserungen war folgende:

	Mittlere Ausbesserung	Große Ausbesserung
1935	72 134 km	165 155 km
1936	76 973 „	173 513 „

Die mittlere Dauer des Stillagers der Lokomotiven betrug 1935 und 1936 bei mittleren Ausbesserungen 14 Kalendertage und bei großen Ausbesserungen 26 Kalendertage.

Die Ausgaben für Unterhaltung und Ausbesserung des gesamten rollenden Materials belaufen sich 1935 auf 214,7 Mill. (10 % der Betriebsausgaben), 1936 auf 236,4 Mill. (10,25 % der Betriebsausgaben). Die Steigerung beruht auf dem Anziehen der Gehälter und Rohstoffpreise und der vermehrten Unterhaltungsarbeiten infolge Zunahme des Verkehrs.

VII. Bahnanlagen.

1. Erneuerung und Unterhaltung der Gleise.

Die Gesamtlänge der Hauptgleise betrug Ende 1935 7770 km und 1936 7690 km. Hiervon wurden erneuert 1935 294 km, d. s. 3,75 %, und 1936 285 km, d. s. 3,70 %. Die jährliche durchschnittliche Erneuerung der Hauptgleise seit Bestehen der Gesellschaft beläuft sich Ende 1936 auf 4,27 %.

Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit wurden der Gesellschaft von der Regierung für 1935 und 1936 je 1,2 Mill. für Erneuerung der Beschottung (für die beiden Jahre rund je 100 000 cbm) zur Verfügung gestellt.

Durch weitere Verbesserung der Hauptgleise konnte die Geschwindigkeit auf mehreren Strecken wesentlich gesteigert werden (siehe oben III 3 Personenverkehr).

2. Signal- und Sicherungswesen.

Die Zahl der elektrischen Stellwerke betrug 1934 75, 1935 78 und 1936 82.

Im Einvernehmen mit der Regierung bemüht sich die Gesellschaft, die Zahl der schienengleichen Übergänge möglichst zu vermindern, so wurden 1935 55, 1936 31 dieser Übergänge beseitigt.

Automatische Licht- und Schallsignale zur Ankündigung eines Zuges wurden 1935 an 54, 1936 an 79 Übergängen eingerichtet. 1935 wurden 53, 1936 86 fernbediente Übergänge mit Licht- und Schallsignalen ausgerüstet.

3. Elektrisierung von Strecken.

Am 23. April 1935 wurde die elektrische Zugförderung auf der Strecke Brüssel—Antwerpen eingeführt. Die Gesamtkosten der Umgestaltung betrugen 152,5 Mill. Davon entfielen 57,2 Mill. auf die Beseitigung sämtlicher schienengleichen Übergänge, die Höherlegung des Bahnkörpers, Erneuerung des Oberbaues und Einführung von Lichttagessignalen, 95,3 Mill. auf die eigentliche Elektrisierung.

Es wurden 12 Zugparks zu je 2 Triebwagen und 2 Anhänger eingesetzt. Jeder Triebwagen ist mit 4 Motoren zu je 205 PS ausgerüstet.

Die Zahl der angebotenen Plätze umfaßt 359 für jeden Zugpark: 116 2. Klasse und 243 3. Klasse.

Der Fahrplan sah 1935 täglich 114 Züge vor mit Zehnminutenbetrieb zur Zeit der Verkehrsspitzen. Durch die große Zahl von Sonderzügen aus Anlaß der Brüsseler Ausstellung wurde für die ersten acht Monate ein Durchschnitt von 128 Zügen täglich mit der Höchstleistung von 205 Zügen erreicht.

Im Jahre 1936 verkehrten täglich durchschnittlich 122 Züge; die Höchstleistung war 180 Züge. Die Gesamtleistung der 12 Zugeinheiten belief sich auf 1 955 749 km; auf eine Zugeinheit entfielen etwa 165 000 km, d. i. das Doppelte der jährlichen Durchschnittsleistung einer Dampflokomotive. Die Fahrzeit beträgt 29 Minuten für die direkten Züge und 31 Minuten für die Züge mit Halt in Mecheln; die Höchstgeschwindigkeit ist 120 km in der Stunde. Der Betrieb war regelmäßig, die Verspätungen unbedeutend.

Die Untersuchung über das wirtschaftliche Ergebnis der Elektrisierung, insbesondere über die Einnahmesteigerung, ist noch nicht abgeschlossen.

Die mit der Prüfung der Elektrisierung von Strecken in der Provinz Luxemburg und der Ourthe beauftragte Kommission (s. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 161) kommt in ihrem abschließenden Bericht zu dem Ergebnis, daß die Elektrisierung in Aussicht genommen werden kann,

falls die Finanzierung unter Beihilfe des Staates sichergestellt ist. Dem hat sich der Verwaltungsrat der Gesellschaft angeschlossen.

Der Verkehrsminister hat 1936 einen Sonderausschuß zur Prüfung der Elektrisierung der Strecken von Brüssel in die nähere Umgebung (elektrischer Vorortverkehr) eingesetzt.

4. Neubauten.

Mit Gesetz vom 11. Juli 1935 wurde zum Bau einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Brüssel-Nord und Brüssel-Süd ein Nationalamt (Office national) unter Leitung eines Verwaltungsrats von 15 Mitgliedern, darunter die Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen, eingesetzt. In dem Gesetz ist unter anderem angeordnet, daß zu den Aufgaben dieses Amts auch alle die Arbeiten und die mit den belgischen Eisenbahnen zu treffenden Vereinbarungen gehören, die mit der durch den Bau der Verbindungsbahn notwendig werdenden Umgestaltung der beiden Bahnhöfe in Zusammenhang stehen.

Das Nationalamt konnte das Projekt der Verbindungsbahn so weit fördern, daß im Jahre 1936 die Bauarbeiten für den ersten Tunnelabschnitt vergeben werden konnten. Die Nationale Gesellschaft hat mit der Höherlegung der beiden Bahnhöfe Nord und Süd begonnen.

Zur Steuerung der Arbeitslosigkeit hat sich die Gesellschaft im Einvernehmen mit der Regierung entschlossen, schon vom Jahre 1936 an gewisse Bauarbeiten in Angriff zu nehmen, die eigentlich erst wesentlich später hätten ausgeführt werden können. Bei den in Aussicht genommenen Bauten handelt es sich einmal um die Vereinigung der beiden Bahnhöfe in Ostende. Der Bahnhof Ostende-Ville wird außer Betrieb gesetzt und seine Aufgaben mit denen des Bahnhofs Ostende-Quai und Ostende-Maritime vereinigt. Die Linie von Thourout, die in den Bahnhof Ostende-Ville einmündet, wird nach Ostende-Quai verlegt. Die weiteren Bauarbeiten sind: Umbau des Bahnhofs Brügge und des Verschiebebahnhofs Antwerpen Nord, sowie Beseitigung mehrerer schienengleicher Übergänge.

Von den Gesamtausgaben von 105—110 Mill. wird etwa die Hälfte von der Gesellschaft, der übrige Betrag vom Staat oder anderen öffentlichen Körperschaften getragen. Der Staat hat sich verpflichtet, der Nationalen Gesellschaft den auf sie entfallenden Anteil in Höhe von 55 Mill. vorzuschießen; der Betrag ist drei Jahre nach Ausführung der Bauarbeiten zurückzuzahlen, spätestens am 31. Dezember 1941 für die Arbeiten in Antwerpen, und am 31. Dezember 1942 für die sonstigen Bauten. Während der Ausführung der Bauarbeiten werden Zinsen nicht gezahlt; mit der jeweiligen Vollendung der Bauten sind Zinsen in Höhe von 1 % fällig.

VIII. Betriebsstoffe.

Die Ausgaben an Betriebsstoffen unter Ausschluß der Brennstoffe sind von 145,5 Mill. (1935) auf 149,8 Mill. (1936), d. i. um 4,3 Mill., gestiegen.

Der Wert der Betriebsstoffe außer Kohle betrug am 31. Dezember 1935 261,6 Mill. und am 31. Dezember 1936 261,0 Mill. Seit 1931 hat sich der Wert der Betriebsstoffe um 466,5 Mill., d. i. 64 %, vermindert.

Der Verbrauch an Brennstoffen für Lokomotiven und Dampftriebwagen betrug 1935 1 726 142 t mit einer Ausgabe von 176 129 247 Fr. und 1936 1 819 857 t mit einer Ausgabe von 194 389 000 Fr. Auf die Gestaltung der Ausgaben für Kohle war von Einfluß einerseits die Preissteigerung und die Zunahme des Verkehrs, andererseits ein gewisser Verbrauchsrückgang.

IX. Die Selbstkosten.

Bringt man die Betriebsausgaben in Beziehung zu der Gesamtheit der Verkehrseinheiten (Tonnen- + Personenkm), so erhält man den auf die einzelnen Verkehrseinheiten entfallenden Betrag der Ausgaben. Es ergibt sich für die Jahre 1934—1936 folgendes Bild:

	1934	1935	1936
Betriebsausgaben in Millionen Franken	2263,2	2134,9	2304,6
Verkehrseinheiten in Millionen	9356	9866	10 966
Ausgaben für die Verkehrseinheit	0,242	0,216	0,210

Infolge Spar- und betriebstechnischer Maßnahmen sind die Betriebsausgaben für die Verkehrseinheit gegenüber 1934 zurückgegangen.

Dr. von Renesse.

Die Abrechnungsstelle der englischen Eisenbahnen.

Von

Geh. Regierungsrat **Wernekke**, Berlin-Zehlendorf.

Die englischen Eisenbahnen sind ebenso wenig wie die ersten Eisenbahnen der anderen Länder Europas als einheitliches Netz entstanden, es fehlte vielmehr den ersten Strecken jeder Zusammenhang. Bald kamen jedoch Berührungen zwischen den einzelnen Strecken, die aber verschiedenen Gesellschaften gehörten und als selbständige Unternehmen betrieben wurden, zustande, und es stellte sich das Bedürfnis heraus, Personen und Güter von einer Strecke auf die andere übergehen zu lassen. Das war zunächst nur möglich, indem die Reisenden den Wagen wechselten und neue Fahrkarten lösten, die Güter umgeladen und neu abgefertigt wurden, was beides zu Aufenthalten und Unbequemlichkeiten Anlaß gab. Nur in Ausnahmefällen gab es durchgehende Fahrkarten, und schon bald entstand das Bedürfnis, einen durchgehenden Personenverkehr in weiterem Umfange zu ermöglichen und Güter durchgehend abfertigen zu können. Mit der Schaffung dieser Möglichkeit und der Befriedigung dieses Bedürfnisses war aber zugleich die Notwendigkeit verbunden, eine Einrichtung zu treffen, mit deren Hilfe jeder Eisenbahngesellschaft der ihr zukommende Anteil am Fahrpreis und an den Frachtgebühren zugeteilt würde, und so wurde am 2. Januar 1842 das Railway Clearing House, die Abrechnungsstelle der englischen Eisenbahnen, ins Leben gerufen. Es wurde zunächst mit vier Bürobeamten besetzt, die in der Nähe des Londoner Bahnhofs Euston, dem Ausgangspunkt der nach Birmingham führenden Eisenbahn, untergebracht wurden. Seine Diensträume befinden sich, freilich selbstverständlich erheblich erweitert, heute noch an dieser Stelle. Bis zum Jahre 1845 waren dem Abrechnungsverkehr 16 Eisenbahnen mit einer Gesamtlänge von 1056 km beigetreten, nachdem die Zahl der die Abrechnungsstelle gründenden Gesellschaften neun betragen hatte. Obgleich man sich zunächst nur schwer hatte entschließen können, eine solche Gemeinschaftseinrichtung zu schaffen, geht doch schon aus den eben genannten Zahlen hervor, daß sie Anklang fand, und so umfaßte sie im Laufe der Zeit immer weitere Kreise. Im Jahre 1920, also vor der Neuordnung des englischen Eisenbahnwesens durch das Eisenbahngesetz von 1921, waren an der Tätigkeit der Abrech-

nungsstelle 58 Eisenbahngesellschaften mit einer Netzlänge von zusammen 37 000 km beteiligt. Durch die Zusammenfassung der englischen Eisenbahnen zu den bekannten vier Gruppen, die sich im wesentlichen in die Eisenbahnen von England, Schottland und Wales teilen, und den entsprechenden Vorgang in Irland, veranlaßt durch das irische Eisenbahngesetz von 1924, ging die Zahl der Eisenbahngesellschaften von 58 auf 17 zurück, ohne daß sich an der Netzlänge etwas Wesentliches geändert hätte. Die höchste Zahl von Arbeitskräften, die die Abrechnungsstelle beschäftigt hat, war 3400, einschließlich der im Außendienst tätigen Personen. Der Zusammenschluß der Eisenbahngesellschaften hatte natürlich eine Verringerung der Arbeiten zur Folge, die mit der Zersplitterung der englischen Eisenbahnen in eine große Zahl von kleineren selbständigen Unternehmen zusammenhingen, und die weitere Folge war, daß die Abrechnungsstelle neuerdings nur noch einen Stab von etwa 1200 Arbeitskräften umfaßt, unter denen etwa 400 im Außendienst damit beschäftigt sind, auf den Übergangsbahnhöfen zwischen den verschiedenen Netzen die Zahl der von einem Netz auf das andere übergehenden Personen- und Güterwagen, sowie Wagendecken festzustellen. Im Jahre 1842 hatte die Abrechnungsstelle über Beträge von 193 000 Pfd. abzurechnen, bis 1924 war dieser Betrag auf mehr als 52 Mio Pfd. angewachsen. Die Zahl der gemeldeten Übergänge von Betriebsmitteln von einem Netz zum anderen belief sich im Jahre 1927 auf 13,5 Mio gegen 8,5 Mio im Jahre 1865; bei Würdigung dieser Zahlen muß die Vereinfachung beachtet werden, die die Folge des bereits erwähnten Zusammenschlusses der englischen Eisenbahnen war.

In den ersten Jahren, in denen die Abrechnungsstelle bestand, stellten sich ihrer Tätigkeit dadurch Schwierigkeiten in den Weg, daß sie Eisenbahngesellschaften, die ihren durch die Abrechnungsstelle festgestellten Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen wollten oder konnten, nicht zur Zahlung zwingen konnte, da sie ja keine öffentlich anerkannte Einrichtung war. Es war daher ein großer Fortschritt, als im Jahre 1850 ein Gesetz das Abrechnungswesen der Eisenbahnen untereinander regelte und der Abrechnungsstelle das Recht verlieh, die von ihm ermittelten Forderungen der einen Gesellschaft an die andere einzuklagen. Im Jahre 1897 verlieh ein weiteres Gesetz der Abrechnungsstelle gewisse Rechte einer Behörde und das Recht, ein Siegel zu führen. Im Jahre 1922 hat die Abrechnungsstelle neue Formen erhalten, indem ihre Leitung einem Ausschuß anvertraut wurde, der aus je vier Vertretern der vier Gruppen und je einem Vertreter der sonst am Abrechnungsverkehr beteiligten Gesellschaften besteht. Den Vorsitz führt Sir F. Dent, der Mitglied des Verwaltungsrats der Süd-Eisenbahn-Gesellschaft

ist. Ein engerer Ausschuß von neun Mitgliedern, in dem jede der vier Eisenbahngruppen mit zwei Mitgliedern vertreten ist und dessen neuntes Mitglied der eben erwähnte Vorsitzende ist, führt die Geschäfte, wozu außerdem ein Sekretär als ausführende Hand berufen ist. Der Rechnungsstelle zur Seite steht ein Rechtsanwalt und eine Firma von Wirtschaftsprüfern. Zu der Abrechnungsstelle gehören endlich die sechs Verbände der Generaldirektoren der englischen Eisenbahnen, der den Betrieb leitenden Beamten, der den Personen- und der den Güterverkehr leitenden Beamten, der leitenden Bau- und Maschineningenieure.

Das erwähnte Gesetz von 1850 galt seinerzeit und gilt auch heute noch als ein Ereignis von besonderer Wichtigkeit in der Geschichte der englischen Eisenbahnen; es hat sehr wesentlich zur Zusammenarbeit der englischen Eisenbahnen, damit zur Knüpfung engerer Beziehung zwischen den einzelnen Teilen des Landes und zur freien Beweglichkeit des Güteraustauschs beigetragen, ohne daß das bei der Entwicklung des Eisenbahnwesens und seinem Mangel an Einheitlichkeit unvermeidliche Abrechnungswesen einen größeren Umfang angenommen hätte, als unbedingt erforderlich war. Die Gründer der Abrechnungsstelle und die Kreise, die am Erlaß des genannten Gesetzes beteiligt waren, haben jedenfalls einen weiten Blick gezeigt und eine Einrichtung geschaffen, die sich auch unter Verhältnissen bewährt, wie sie damals noch gar nicht vorausgesehen werden konnten.

Die erste Aufgabe, zu deren Lösung die Abrechnungsstelle ins Leben gerufen wurde, bestand, wie ihr Name sagt, darin, daß sie die Einnahmen, die aus dem von einer Eisenbahn auf die andere übergehenden Verkehr herrührten, auf die an der Beförderung beteiligten Eisenbahngesellschaften zu verteilen hatte. In dieser Beziehung bestand ein Vorbild für seine Tätigkeit in ähnlichen Einrichtungen der Banken. Der durchgehende Verkehr war aber damals erst in den allerersten Anfängen, und so erwuchs ihr eine weitere Aufgabe, ihn auszubauen, ja, man kann wohl sagen, ihn aufzubauen.

Die Arbeit der Abrechnungsstelle ging aber bald und geht also heute weit über das hinaus, was man unter der Tätigkeit einer Abrechnungsstelle zu verstehen geneigt ist; sie ist geradezu zu einer Einrichtung geworden, durch die die englischen Eisenbahnen die ihnen gemeinschaftlich zufallenden Aufgaben lösen lassen. Das wird sich zeigen, wenn nachstehend die Tätigkeit der einzelnen Abteilungen besprochen wird.

Da ist zunächst das Sekretariat, das in zwei Unterabteilungen: die allgemeine Abteilung und die Gebührenabteilung, zerfällt. Der allgemeinen Abteilung obliegt die Verwaltung der Abrechnungsstelle selbst, die Unterhaltung des Gebäudes und die Bearbeitung der persönlichen An-

gelegenheiten der Gefolgschaft. Dazu kommt die Vorbereitung der zahlreichen Sitzungen der Leiter und Abteilungsleiter, sowie von Besprechungen zwischen Eisenbahnbeamten und Verkehrstreibenden, die gern in den Räumen der Abrechnungsstelle abgehalten werden, weil man sich dort auf neutralem Boden fühlt. Die umfangreiche Arbeit, die mit der Neuordnung der Tarife der englischen Eisenbahnen im Jahre 1928 verbunden war, ist von dieser Abteilung geleistet worden, und die Erhöhung der Tarife, die, unter dem 27. Juli 1937 vom Tarifgericht genehmigt, bereits am 1. Oktober in Kraft getreten ist, hat ihr sicher auch schwere Arbeit aufgebürdet. Sie mußte in der kurzen Zeit von zwei Monaten geleistet werden, weil vor der Entscheidung des Tarifgerichts nicht zu übersehen war, wie hoch sie sein würde, und selbstverständlich mußten bis zum Inkrafttreten nicht nur alle Umrechnungen fertiggestellt sein, sondern die Zusammenstellung der neuen Tarifsätze mußte auch gedruckt den Dienststellen der Eisenbahnen und den Versendern zugänglich sein. Auch andere Veröffentlichungen als die der Tarife sind Sache der allgemeinen Abteilung, so die Gütereinteilung, die Zusammenstellung der Personenzüge, die verschiedene Arten von Gebühren betreffenden Veröffentlichungen, sowie die Vorschriften und Zeichnungen für die Privatgüterwagen, von denen es bekanntlich in England ungefähr ebensoviele wie bahneigene Güterwagen gibt. Eine besondere Gruppe berechnet die Tarifkilometer, nach denen die für durchgehende Abfertigungen erhobenen Sätze verteilt werden, und veröffentlicht Eisenbahnkarten, Gleispläne der Übergangsbahnhöfe, ein Stationsverzeichnis usw.

Eine Unterabteilung, die aber noch zu der allgemeinen Abteilung des Sekretariats gehört, die Ausgaben-Gruppe, setzt die Ergebnisse der Verteilung der Fahrpreise und Frachten fest, gleicht Guthaben und Schulden gegeneinander aus und arbeitet so, wie es die Banken bei ihrer Abrechnung untereinander tun.

Die Gebühren-Abteilung hat ihren Namen daher, weil sie die nach der Entfernung bemessenen Gebühren berechnet, die die eine Gesellschaft der anderen dafür zu erstatten hat, daß die Wagen dieser auf das Netz jener übergehen und dort weiter laufen, ihr Geschäftskreis geht aber über diese Aufgabe weit hinaus. Um die Aufgabe zu erfüllen, von der sie ihren Namen hat, erhält sie alle die Meldungen der schon erwähnten, im Außendienst tätigen Arbeitskräfte, die auf den Übergangsbahnhöfen die übergehenden Personen- und Güterwagen sowie die Wagendecken aufzeichnen. Die Gebühren für diese Überlassung von Betriebsmitteln sind durch einen Tarif festgesetzt, der der übernehmenden Gesellschaft außer der Verpflichtung zur Zahlung dieser Gebühren die weitere Verpflichtung auferlegt, die übernommenen Betriebsmittel ihrer Eigentümerin

innerhalb einer festgesetzten Frist zurückzugeben. Geschieht dies nicht und nicht auf einem festgesetzten Wege, so sind Wagenmieten und Standgelder zu zahlen. Dieser Teil der Arbeit der Abrechnungsstelle ist in den letzten Jahren dadurch erleichtert worden, daß eine Güterwagengemeinschaft besteht, von der allerdings die Sonderzwecken dienenden Wagen ausgenommen sind. Trotzdem muß aber der Wagenübergang an den Stellen, wo sich die Netze zweier Eisenbahngesellschaften berühren, festgestellt werden, damit die Wagenbestände untereinander ausgeglichen werden können. Von Zeit zu Zeit wird festgestellt, wieviele Wagen der einen Gesellschaft auf den Gleisen einer anderen laufen, und auf Grund der so gewonnenen Aufzeichnungen wird ein Ausgleich vorgenommen. Die Abrechnungsstelle stützt sich dabei auf Tagesmeldungen, die ihr zweimal wöchentlich eingereicht werden. Innerhalb drei Tagen teilt die Abrechnungsstelle der Eisenbahngesellschaft, die auf ihren Gleisen mehr Wagen laufen oder stehen hat, als ihr zukommen, die Zahl dieser Wagen und die Stelle, wo diese Wagen ihrer Eigentümerin zurückzugeben sind, mit, und innerhalb weiterer drei Tage ist diesen Anweisungen nachzukommen. Geschieht dies nicht, so ist die erwähnte Strafgebühr fällig. Die neue Regelung des Wagendienstes hat nicht nur die Abrechnungsstelle entlastet, sondern auch die Zahl und Länge der Leerläufe beträchtlich vermindert, indem es nicht mehr vorkommt, daß die Eisenbahngesellschaften Leerwagen untereinander austauschen. Trotz der Entlastung bleibt aber noch eine Menge Arbeit für die Abrechnungsstelle bei der Verteilung der Güterwagen. Wird doch der Wagenübergang an nahezu 800 Stellen überwacht und gehen doch monatlich mehr als eine Million Wagen von einem Netz auf das andere über.

Trotz der Güterwagengemeinschaft haben die Eisenbahngesellschaften für die Wagen einer anderen Gesellschaft, die sich auf ihren Gleisen befinden, eine Gebühr zu zahlen; diese wird aber nicht mehr nach der Entfernung berechnet, es braucht also nicht mehr festgestellt zu werden, wohin der Wagen auf dem fremden Netz läuft, wie es früher üblich und nötig war, sondern es wird dafür eine Pauschsumme entrichtet, die zwischen den einzelnen Eisenbahngesellschaften in verschiedener Höhe vereinbart ist.

Die zwei weiteren Abteilungen der Abrechnungsstelle, die Güterverkehrs- und die Personenverkehrs-Abteilung, befassen sich, wie ihr Name sagt, mit der Verteilung der Einnahmen aus den beiden Verkehrsarten. Im Güterverkehr geschieht diese Verteilung unter Zugrundelegung des zurückgelegten Weges, wobei die Abfertigungskosten an beiden Enden besonders berücksichtigt werden. Um diese Verteilung vornehmen zu können, erhält die Abrechnungsstelle täglich Versand- und Empfangs-

meldungen, die sie miteinander vergleicht oder, wenn die entsprechenden Meldungen nicht miteinander übereinstimmen, durch Rückfragen miteinander in Einklang bringt. Monatlich erhalten die Verkehrskontrollen der einzelnen Gesellschaften von der Abrechnungsstelle eine Mitteilung über die Richtigkeit oder Berichtigung dieser Meldungen. Über die Güterfrachten wird halbjährlich abgerechnet, monatlich werden Abschlagszahlungen festgesetzt. Gebühren unter 3 Pfd. 10 Sh. werden nach einer vereinbarten Regel geteilt, die höheren Gebühren auf Grund des Weges, den das Gut auf der einen und auf der anderen Eisenbahn zurückgelegt hat. Von den höheren Gebühren sind halbjährlich etwa 350 000 Posten zu verteilen, die Zahl der monatlich zu bearbeitenden Posten unter 3 Pfd. 10 Sh. beträgt etwa 750 000.

Die Personenverkehrs-Abteilung rechnet nicht nur die Einnahmen aus den verkauften Fahrkarten, die über mehrere Netze gelten, ab, sondern auch die Gebühren für den sonstigen Verkehr, der mit den Personenzügen bedient wird. Die Eisenbahngesellschaften reichen Monatsnachweisungen über die von ihnen verkauften Fahrkarten ein, getrennt nach den Regelfahrkarten, einschließlich der Urlaubs- und Wochenendkarten, den Ausflugskarten, den Arbeiterfahrkarten und den Dauerkarten. Zu den letztgenannten werden auch die „Traders tickets" gerechnet, die Fahrkarten, die die Eisenbahngesellschaften den Großversendern von Frachtgut zu ermäßigtem Preis überlassen. Die Einnahmen aus den durchgehenden Fahrkarten werden zum Teil nach der Länge des auf den Strecken jeder Eisenbahngesellschaft zurückgelegten Weges verteilt, zum Teil nach einem vereinbarten Satz, für den die Unterlagen durch Feststellungen in einem als maßgebend angenommenen Monat gewonnen werden. Die zu überweisenden Beträge werden den Eisenbahngesellschaften monatlich mitgeteilt.

Die englischen Eisenbahnen haben bekanntlich einen umfangreichen Paketverkehr, in bezug auf den sie der Post früher weit überlegen waren; erst neuerdings macht die Post Anstrengungen, diesen Verkehr in größerem Umfang für sich zu gewinnen. Die Eisenbahnpakete werden mit Marken freigemacht. Jeder Bahnhof meldet der Abrechnungsstelle monatlich den Wert der verkauften Marken, sowie die Zahl der Pakete in Eingang und Versand. Nach Abzug der Abfertigungsgebühren werden die Einnahmen aus diesem Verkehr nach einem vereinbarten Schlüssel verteilt. Die Einnahmen aus dem Postpaketverkehr werden vierteljährlich nach einer vorläufigen Berechnung verteilt, halbjährlich wird endgültig abgerechnet. Dabei werden auch von Zeit zu Zeit die Aufstellungen der Postverwaltung überprüft, um festzustellen, ob sie mit den Aufzeichnungen der Eisenbahndienststellen zusammengehen. Der übrige

mit den Personenzügen bediente Verkehr wird ähnlich wie der Güterverkehr abgerechnet, indem die Bahnhöfe Empfang und Versand anzeigen und die Abrechnungsstelle die Übereinstimmung beider feststellt oder Unstimmigkeiten aufklärt, sowie daraufhin die Einnahmen verteilt.

Die Abrechnungen liegen im allgemeinen sechs Wochen nach Ablauf des Zeitraums vor, auf den sie sich beziehen. Wenn eine Eisenbahngesellschaft ihren Zahlungsverpflichtungen innerhalb eines festgesetzten Zeitraums, der z. B. beim Güterverkehr 23 Tage beträgt, nicht nachkommt, muß sie hohe Zinsen zahlen.

Die Kosten, die die Abrechnungsstelle verursacht, werden von den Eisenbahngesellschaften nach Maßgabe der Arbeit, die sie für jede von ihnen leistet, getragen. Sie werden halbjährlich abgerechnet, doch werden Vorauszahlungen eingefordert. Die Kosten sind gering, sie betragen nur wenig über 1 % der Ausgleichsbeträge.

Die Vorschriften, die die Abrechnungsstelle erlassen hat, sind sehr umfangreich. Schon im Jahre 1874 umfaßten sie ein Buch von über 200 Seiten. Als Beispiel für die Gegenstände, mit denen sich diese Vorschriften damals zu beschäftigen hatten, sei nur angeführt, daß sie vorschrieben, Eisenbahnseile, vermutlich die Seile, die zum Verschnüren der Wagendecken dienen, müßten mindestens 25 Yards lang und aus Hanf hergestellt sein, sowie auf einer eisernen Zwinge eine Nummer tragen; dabei mußten die Seile der verschiedenen Eisenbahngesellschaften durch verschiedenfarbige Fäden gekennzeichnet sein. So hatten die Seile der damaligen Südost-Eisenbahn einen gelben, einen grünen und einen weißen Faden, die der London, Chatham & Dover-Eisenbahn einen roten und einen gelben Faden in zwei Litzen und einen blauen Faden in einer Litze.

Auf die Gütertarife und deren Veröffentlichung durch die Abrechnungsstelle soll hier nicht näher eingegangen werden. Erwähnt sei nur, daß sie schon im Jahre 1874 ein Buch von über 100 Seiten füllten, und daß der englische Gütertarif früher neun Klassen hatte, jetzt aber 21 Klassen hat.

Bei ihrer Entstehung war die Bedeutung der Abrechnungsstelle insofern eine andere als heute, als es damals vorkam, daß z. B. eine Sendung Getreide, die auf eine Entfernung von 150 km versandt wurde, viermal umgeladen werden mußte. Daß solche Hindernisse für einen durchgehenden Verkehr beseitigt wurden, ist ein Verdienst der Männer, die bei der Einrichtung der Abrechnungsstelle mitgewirkt haben. Unterdessen haben allerdings andere Umstände zu einer Vereinfachung des Eisenbahnverkehrs in England beigetragen. Die kleinen verzettelten Eisenbahnstrecken schlossen sich schon bald zu größeren, bis zu einem gewissen Maße abgerundeten Eisenbahngesellschaften zusammen, die Krö-

nung dieses Werkes war aber der Zusammenschluß der Eisenbahnen von England, Schottland und Wales zu den mehrfach erwähnten vier großen Gruppen, die jetzt das englische Eisenbahnwesen beherrschen und neben denen, abgesehen von den Londoner Schnellbahnen, nur noch Netze von untergeordneter Bedeutung bestehen. Einige von diesen kleineren Netzen sind zudem Gemeinschaftsunternehmen der großen Gruppen, müssen also zu diesen selbst gerechnet werden, wenn sie auch getrennt verwaltet werden. Die Gründung der vier großen Gruppen war aber nicht der letzte Schritt zu einer Vereinheitlichung im englischen Eisenbahnwesen. Schon vorher bestanden Vereinbarungen zur gemeinschaftlichen Bedienung des Verkehrs zwischen zwei Punkten, die durch die Strecken zweier Eisenbahngesellschaften verbunden waren, und diese Bewegung hat nach dem Zusammenschluß Fortschritte gemacht. So erlangten die London, Midland & Schottische Eisenbahn im Jahre 1932 die Genehmigung des Verkehrsministers zu einer gemeinschaftlichen Bedienung — Pool — des Verkehrs, bei dem ihre Strecken im Wettbewerb miteinander standen, und ein gleiches Abkommen wurde zwischen beiden Gesellschaften und der Großen West-Eisenbahn abgeschlossen, die auch einen Teil ihres Verkehrs mit dem der London, Midland & Schottischen Eisenbahn-Gesellschaft zusammenlegte. Die Verteilung der Einnahmen aus diesem Gemeinschaftsverkehr geschah unter Zugrundelegung des Verkehrs, der sich in den Jahren 1928, 1929 und 1930 auf den Wettbewerbstrecken abgespielt hatte, und der Abrechnungsstelle fiel dabei die ungeheure Aufgabe zu, diesen Verkehr zu ermitteln. Eine ähnliche Belastung brachte für sie die Zusammenfassung des Londoner Stadt- und Vorortverkehrs unter der Leitung der Londoner Personenverkehrs-Behörde mit sich. An dieser Zusammenfassung sind die vier Eisenbahngesellschaften mit ihrem Londoner Vorortverkehr beteiligt, und sie haben ihre Einnahmen aus diesem Verkehr einer Gemeinschaftskasse zuzuführen, aus der sie nach einem vereinbarten Schlüssel verteilt werden. An der Feststellung dieses Schlüssels war die Abrechnungsstelle beteiligt. Welche Arbeit dabei zu leisten war, kann man sich denken, wenn man erfährt, daß die Hundertteile, nach denen die Verteilung vor sich geht, auf fünf Dezimalen berechnet sind, eine Genauigkeit, die erforderlich ist, weil diese Sätze mit ungeheuren Zahlen vervielfältigt werden. Betrugen doch die Einnahmen der Londoner Personenverkehrs-Behörde im Betriebsjahr 1935/37 etwas über 30 Mio Pfd. Eine Ungenauigkeit in der Schlüsselzahl würde also das eine Unternehmen mit einem erheblichen Betrag belasten, dem anderen einen ihm nicht zukommenden Vorteil von erheblichem Wert verschaffen. Die Feststellung dieses Schlüssels hat seit Gründung der Londoner Personenverkehrs-Behörde bereits zweimal

stattgefunden, einmal alsbald nach ihrer Gründung im Jahre 1933, wobei der Berechnung das Jahr 1932 zugrunde gelegt wurde, und das zweite Mal im Betriebsjahr 1934/35, nachdem die Behörde gewisse Vereinfachungen im Untergrund-, Omnibus- und Straßenbahnverkehr durchgeführt hatte, die zur Folge hatten, daß der Anteil der Behörde von 62,00473 % auf 62,10364 % stieg, während der Anteil der Eisenbahnen von 37,99527 % auf 37,89636 % zurückging. Diese Verteilung wird noch nicht die letzte gewesen sein. Die Londoner Personenverkehrsbehörde gestaltet ihr Netz weiter aus, daher wird sich der Anteil, den sie am Londoner Verkehr hat, verschieben, und die Abrechnungsstelle der Eisenbahnen wird wieder die Unterlagen für die Aufstellung eines neuen Schlüssels zu liefern haben.

Die englischen Eisenbahnen sind seit 1933 berechtigt, mit Großversendern besondere Abmachungen wegen der Gebühren für deren Verkehr zu treffen, und auch bei diesen Abmachungen hat die Abrechnungsstelle mitzuwirken. Schließlich fällt ihr auch noch die Abrechnung des Fährverkehrs der Eisenbahnen zu, und sie hat gewisse Beziehungen zu den Eisenbahnen des europäischen Festlandes zu pflegen. Obgleich manche ihrer ursprünglichen Aufgaben durch Vereinheitlichungen im englischen Eisenbahnwesen hinfällig geworden oder wenigstens eingeschränkt worden sind, bleibt ihr doch immerhin ein reichliches Maß von Arbeit, die sie immer so erledigt hat, daß ihr im Fachschrifttum Anerkennung für ihre Leistungen ausgesprochen wird.

Daß man eine ernste Sache auch von der heiteren Seite auffassen kann, zeigt ein Bericht über die Abwicklungsstelle in der Zeitschrift „Graphic" aus dem Jahre 1872. Er schildert das Gebäude der Abrechnungsstelle beim Bahnhof Euston als ein großes, geräumiges, düsteres Haus, halb Kaserne, halb Gefängnis. Es mache keine Ansprüche auf baukünstlerische Gestaltung, und in ihm werde sehr prosaische Arbeit geleistet. Über seine Steintreppen, durch seine Gänge und Pendeltüren eilen beständig Beamte mit Büchern, Bogen und Aufstellungen voll von Zahlen. Die vielen Zimmer sind von Beamten gefüllt, die eifrig Zahlen und Namen, Geldbeträge usw. in Listen eintragen, ungeheure Zahlenreihen zusammenzählen und Eintragungen miteinander vergleichen. Werden sie jemals von ihrer Arbeit müde?, so fragt die „Graphic". Sind sie etwa zu Rechenmaschinen geworden, vor denen auch im Schlaf lange Zahlenreihen auftauchen? Wird ihr Urlaub etwa dadurch verdorben, daß ihnen das Gespenst jener fürchterlichen Vordrucke, gefüllt mit Zahlen, erscheint? Ein Witz erscheine unangebracht in diesen der Statistik geweihten Räumen, Lachen sei geradezu eine Entweihung. Man fühle sich niedergedrückt durch die erschreckend hohen Beträge, mit denen hier gearbeitet wird. Denn hier hause die Abrechnungsstelle der

Eisenbahnen, gegründet im Jahre 1842; sie vertrete die Belange aller — damals noch zahlreichen — Eisenbahngesellschaften, die sich freiwillig unter den Bedingungen eines vom Parlament beschlossenen Gesetzes zusammengeschlossen haben, ein Vorgang, der damals als etwas ungewöhnliches angesehen wurde. Keine der Gesellschaften könne ihre Geschäfte ohne die Mitwirkung der Abrechnungsstelle durchführen, die also die Vertreterin des gesamten — englischen — Eisenbahnwesens sei. Sie habe kein anderes Machtmittel, als das Recht, im eigenen Namen zu verklagen und verklagt zu werden, sowie das Recht, daß ihr alle streitigen Forderungen zwischen den verschiedenen Eisenbahnen zur Entscheidung vorgelegt werden, über die sie unanfechtbar und endgültig entscheidet.

Quellen: Sherrington, The Economics of Rail Transport in Great Britain, Vol. II: Rates and Service.
Sherrington, A Hundred Years of Inland Transport.
Railway Gazette.

Besteuerung und Frachtnachlaß bei den englischen Eisenbahnen.

Von

Geh. Regierungsrat **Wernekke** in Berlin-Zehlendorf.

Die Steuern, die ein Eisenbahnunternehmen zu bezahlen hat einerseits, und seine Frachtsätze andererseits, liegen auf so verschiedenen Ebenen der Eisenbahnwirtschaft, daß man sich nur schwer vorstellen kann, es bestehe ein Zusammenhang zwischen ihnen, und das gilt noch mehr, wenn man auf der Ebene der Frachtsätze nicht diese selbst, sondern Ermäßigungen, Nachlässe betrachtet, die gegenüber den vollen Frachtsätzen gewährt werden. Ein solcher Zusammenhang besteht aber bei den englischen Eisenbahnen, er ist jedoch nicht ein sozusagen natürliches Ergebnis der Eisenbahnwirtschaft, sondern es hat besonderer Gesetzgebung bedurft, um ihn herbeizuführen, und über diese Gesetzgebung und ihre Folgen soll nachstehend berichtet werden.

Bis zum Jahre 1930 wurden die englischen Eisenbahnen zur Besteuerung durch die örtlich zuständigen Stellen so veranlagt, daß der Wert ihres Besitzes in jeder einzelnen Gemeinde festgesetzt und danach die Steuer bemessen wurde, die sie zu zahlen hatten, ein Verfahren, das einerseits schwierig durchzuführen war und zu unhaltbaren Ergebnissen führen mußte. Es braucht nicht näher dargelegt zu werden, daß irgendeine Anlage einer Eisenbahn, abgegrenzt nach ihrer Lage in einem Gemeinde- oder anderen Bezirk, aus dem Rahmen des ganzen Unternehmens herausgerissen, einen ganz anderen Wert hat, als wenn sie im Rahmen des ganzen Unternehmens gewürdigt wird. Ein Gesetz vom Jahre 1930 folgte dem Vorschlag eines zu seiner Vorbereitung eingesetzten Ausschusses, indem es anordnete, daß für die Besteuerung die Eisenbahngesellschaften im ganzen veranlagt würden und daß die im ganzen ermittelte Steuer dann auf die einzelnen Gemeinden verteilt würde. Es wurde eine besondere Behörde zur Durchführung dieser Veranlagung geschaffen, deren Arbeit der Gedanke zugrunde lag, daß die Pacht ermittelt werden sollte, die ein angenommener Pächter für das Eisenbahnunternehmen zahlen würde, und daß danach der Wert des Eisenbahnunternehmens festgesetzt werden sollte. Dies sollte für je fünf Jahre geschehen, und für die Jahre 1931 bis 1936 sollten der Berechnung die Durchschnittsüberschüsse der Jahre 1928 und 1929 zugrunde gelegt wer-

den. Von dieser Art der Veranlagung der Eisenbahnen zur Steuer wurde eine sehr erhebliche Milderung ihrer Steuerlast erwartet, die auch eingetreten ist, die Lage wurde aber etwas verwickelt und für die Eisenbahnen günstiger gestaltet, indem gleichzeitig ein die Selbstverwaltung neu regelndes Gesetz die Steuersätze für die Eisenbahnen und für andere Zweige des Gewerbes um 75 % ermäßigte. Diese Ermäßigung sollte aber nicht den Eisenbahnen selbst zugute kommen, sondern die von ihnen ersparten Beträge an Steuern sollten einer Sonderrücklage zugeführt werden, aus der gewissen Zweigen des Verkehrs ein Frachtnachlaß gewährt werden sollte. Die Höhe dieses Nachlasses und damit der Rückgewährung sollte alljährlich durch das Tarifgericht festgesetzt werden, das das Eisenbahngesetz von 1921 zur Regelung von Tariffragen eingesetzt hatte.

Die neue Veranlagung der Eisenbahngesellschaften zog sich natürlich jahrelang hin, und die Eisenbahnen leisteten ihre Beiträge zu der genannten Rücklage während dieser Zeit immer noch auf der alten Grundlage, was dazu führte, daß sie bis zu einer Entscheidung über streitige Fragen durch das Oberhaus im Januar 1936 ungefähr 13 Mio Pfd. zu viel an die Rücklage abgeführt hatten, deren Rückzahlung sie also verlangen konnten. Ein Teil dieser Beträge stand allerdings auch den örtlichen Steuerbehörden zu. Neue gesetzgeberische Maßnahmen und Verhandlungen mit den Steuerbehörden führten dazu, daß den Eisenbahnen im Dezember 1936 9,3 Mio Pfd. in Form von bis zum Jahre 1952 laufenden Pfandbriefen zurückgezahlt wurden, mit deren Verwaltung die Abrechnungsstelle der Eisenbahnen betraut wurde. Dadurch konnten die Eisenbahnen ihren Verpflichtungen in bezug auf die Rückgewährung von Frachtnachlässen nachkommen, zu denen zunächst die Landwirtschaft und gewisse Zweige der Schwerindustrie berechtigt waren.

Um was für Beträge es sich dabei handelt, geht aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor.

	Alte Veranlagung	Veranlagung 1931/36	Veranlagung 1936/41
		1000 Pfd.	
Große West-Eisenbahn	2 296	1 650	1 400
London & Nordost-Eisenbahn	2 591	1 100	1 100
London, Midland & Schottische Eisenbahn	3 630	1 750	1 500
Süd-Eisenbahn	1 839	1 077	1 150

Die Rückforderungen für die Zeit vom 1. April 1931 bis zum 31. Dezember 1936 verteilten sich auf die vier Eisenbahngesellschaften wie folgt:

Große West-Eisenbahn	2 200 000 Pfd.
London & Nordost-Eisenbahn	4 095 000 „
London, Midland & Schottische Eisenbahn . .	4 978 000 „
Süd-Eisenbahn	1 720 000 „

Die zurückgezahlten Beträge sind bei den verschiedenen Eisenbahngesellschaften teils als Einnahmen aus den Jahren 1935 und 1936 verbucht worden, teils sind sie Rücklagen für die Erneuerung des Betriebsmittelparks, für unterbliebene, aber nachzuholende Unterhaltungsarbeiten u. dgl. zugeführt worden.

Im November 1937 hat das Tarifgericht über die Verwendung der Mittel zu entscheiden gehabt, die die Eisenbahngesellschaften in der Zeit vom 1. Oktober 1936 bis zum 30. September 1937 aus ihren Steuerersparnissen als Rückvergütung für Frachten zurückgestellt hatten. Da vom 1. Januar 1937 an neue Vorschriften für die Aufstellung der einschlägigen Nachweisungen bestanden, wurden diese in zwei Teilen vorgelegt, von denen der eine die Monate Oktober—Dezember 1936, der andere die Monate Januar—September 1936 umfaßte. Im erstgenannten Zeitraum hatten die Rücklagen 2 079 165 Pfd. betragen, und hiervon hätten nach dem Gesetz, die Selbstverwaltung betr., von 1929, ein Fünftel der Landwirtschaft, sieben Zehntel dem Kohleverkehr und ein Zehntel anderen Verkehrsarten zugute kommen müssen. Zurückgezahlt waren aber 964 283 Pfd. an die Versender und 136 000 Pfd. an die Eisenbahngesellschaften als zuviel gezahlte Beträge, so daß sich die Rücklage Ende 1936 auf 978 882 Pfd. belief.

Für die Zeit vom Januar bis September 1937 hatte das Tarifgericht entschieden, daß für Sendungen der Landwirtschaft $14^2/_7$ % der Frachtgebühren, für Ausfuhrkohle 1½ Penny die Tonne und 20 % des Restes der Frachtgebühr zurückgezahlt würde. Die vier Eisenbahngesellschaften hatten in diesem Zeitraum 1 747 000 Pfd. eingezahlt, wovon aber gewisse Beträge für andere Zwecke zu kürzen waren, so daß sich die Reineinnahme der Rücklage auf 1 190 566 Pfd. belief. Hiervon wurden ausgezahlt 227 636 Pfd. für Milch und Vieh und 970 000 Pfd. für Kohle, zusammen also 1 197 662 Pfd., so daß die Einnahmen der ersten neun Monate des Jahres 1937 durch die Rückgewährungen um 7 096 Pfd. überschritten waren. Da aber am 31. Dezember 1936 ein Bestand von 978 882 Pfd. vorhanden gewesen war, so hatte das Jahr Oktober 1936 bis September 1937 immer noch zu einem Überschuß in der Rücklage geführt. Die Eisenbahngesellschaften beantragten daraufhin, daß dieser Überschuß nicht ausgeschüttet, sondern zurückgehalten würde, bis endgültig feststünde, welche Beträge an Rückzahlungen ihnen zukämen.

Über diesen Antrag entspann sich vor dem Tarifgericht eine lebhafte Erörterung. Wenn die genannten 978 882 Pfd. als unantastbar in der Rücklage verbleiben, so werden in dem Jahr Oktober 1937 bis

September 1938 für Rückgewährung von Frachtbeträgen nur die Einzahlungen der Eisenbahngesellschaften während dieses Zeitraums verfügbar sein, während, wenn dieser Betrag auf neue Rechnung vorgetragen wird, die Rückgewährungen entsprechend höher werden. Hierüber zu entscheiden, hat das Tarifgericht zunächst abgelehnt und den Beteiligten überlassen über die Frage vorerst unter sich zu verhandeln.

Die Rücklage für die Rückgewährung von Frachtbeträgen hat zur Zeit auch noch andere Lasten zu tragen. Ein Gesetz vom Jahre 1936 hat die Abrechnungsstelle der englischen Eisenbahnen ermächtigt, eine Anleihe aufzunehmen, aus deren Ertrag den Eisenbahnen ihre zuviel gezahlten Beträge zurückgezahlt werden sollen. Die Anleihe ist in 16 Jahren rückzahlbar, und um sie dann zurückzahlen zu können, ist eine Rücklage zu schaffen, deren Lasten die Rücklage für die Rückgewährung von Frachtbeträgen zu tragen hat; sie betragen für das Jahr 1937 707 808 Pfd.

In den acht Jahren, in denen bisher das Gesetz betr. die Rückgewährung von Frachtbeträgen in Kraft gewesen ist, sind ungefähr 30 Mio. Pfd. an die Versender zurückgezahlt worden. Um diesen Betrag sind also die Einnahmen der Eisenbahnen geschmälert worden, was sie um so härter trifft, als in diesen acht Jahren ihre Einnahmen stark zurückgegangen sind und sie sogar gezwungen gewesen sind, eine Erhöhung ihrer Tarife herbeizuführen, um das Gleichgewicht zwischen ihren Einnahmen und Ausgaben herzustellen. Andererseits hat die Regierung die Beträge an Steuern, deren Zahlung den Eisenbahnen erlassen wurde, den Stellen, denen sie entgingen, ersetzen müssen, sie hat also andere Steuern entsprechend erhöhen, also die Steuerzahler mit ihnen belasten müssen. Wenn also die Ermäßigung der Steuern, die die Eisenbahnen zu tragen gehabt hätten, gewissen Kreisen des Erwerbslebens, im wesentlichen der Landwirtschaft und dem Kohlenbergbau und -handel zugute gekommen sind, so bedeutet dies eine Unterstützung dieser beiden Zweige des Wirtschaftslebens aus staatlichen Mitteln, für die, wie fast immer bei derartigen Unterstützungen, der Steuerzahler, in diesem besonderen Fall allerdings auf einem gewissen Umwege, aufzukommen hat. Die Eisenbahnen betrachten die Rückgewähr der Frachtbeträge als ein notwendiges Übel, dessen Notwendigkeit allerdings für sie bloß in der Gesetzgebung begründet ist. Den Kreisen, denen die Rückgewähr zugute kommt, muß es aber gelungen sein, die Regierung davon zu überzeugen, daß sie ohne diese Rückgewähr nicht bestehen können, und wenn auch die Frachtnachlässe nicht mehr in der vollen Höhe gewährt werden, wie sie im Gesetz ursprünglich vorgesehen waren, so ist es doch

den Eisenbahnen nicht gelungen, ihre Aufhebung, die ja nur auf dem Wege der Gesetzgebung möglich wäre, herbeizuführen. Landwirtschaft und Kohlenbergbau und -handel, sowie die sonst beteiligten Kreise, haben sich also als mächtiger als die Eisenbahnen erwiesen. Ganz ohne Vorteil schneiden die Eisenbahnen dabei auch nicht ab. Wenn die Frachtnachlässe abgeschafft würden, würden die durch sie begünstigten Kreise gewiß schwer leiden, und die Folge würde sein, daß sie den Eisenbahnen weniger Frachten würden zuwenden können. Die Eisenbahnen müssen also das von ihnen geforderte Opfer auf sich nehmen und sich damit trösten, daß wenigstens ein Teil der von ihnen zurückerstatteten Beträge ihnen als Fracht aus einem Verkehr wieder zufließt, der ihnen ohne diese Rückgewähr entgehen würde.

Für das Jahr Oktober 1937/September 1938 haben die beteiligten Kreise beim Tarifgericht beantragt, es bei der Regelung der Nachlaßsätze wie im Vorjahr zu belassen. Wenn dies geschieht, werden schätzungsweise 1 634 584 Pfd. aus der Rücklage auszuzahlen sein, wodurch deren Bestand auf 5 363 Pfd. zurückgehen wird.

Kleine Mitteilungen.

Die Reichsautobahnen als Teil der Reichsverwaltung. Neue gesetzliche Regelung. Die Stellung der Reichsautobahnen sowohl als einer großen Bauverwaltung innerhalb der deutschen Wirtschaft wie als eines öffentlichen „Unternehmens" gegenüber der Reichsverwaltung und endlich ihre Stellung gegenüber der Reichsbahn als deren Zweigunternehmen gründen sich auf das Reichsgesetz vom 27. Juni 1933 und die Durchführungsverordnung dazu vom 7. August 1933. Das Gesetz war inzwischen noch am 18. Dezember 1933 und am 14. Mai 1936 durch Vorschriften über Nachbarrecht, Enteignung und Umlegung (Flurbereinigung), die Durchführungsverordnung war am 8. März 1935 durch neue Vorschriften über die Wirtschafts- und Rechnungsprüfung ergänzt worden.

Nachdem die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Februar 1937 zu einer reinen Reichsverwaltung in Gestalt eines „Sondervermögens des Reichs" unter unmittelbarer Leitung des Reichsverkehrsministers umgewandelt worden war, sind nunmehr auch die Reichsautobahnen in eine andere, entsprechend engere Beziehung zur Reichsverwaltung gebracht worden. Das Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen vom 1. Juni 1938 ist unten (Seite 1022) abgedruckt. Ebendort ist auch der Text der Ersten Durchführungsverordnung zum Reichsautobahngesetz von 1933 in der Fassung abgedruckt, die sich nach den Änderungen der „Dritten Durchführungsverordnung" vom 1. Juni 1938 ergibt.

Da die Reichsautobahnen in der Ersten Durchführungsverordnung von 1933 nach dem Vorbild der Reichsbahn-Gesellschaft als eine „Gesellschaft" bezeichnet worden waren, in der Zwischenzeit aber tatsächlich nicht als Gesellschaft ausgestaltet, sondern allein durch das Reich (und mit 50 Mio RM Grundkapital durch die Reichsbahn) finanziert worden sind, hat man durch das neue Gesetz vom 1. Juni 1938 die Bezeichnung der Reichsautobahnen als „Gesellschaft" beseitigt. Die Eigenschaft als Zweigunternehmen der Reichsbahn ist für die Reichsautobahnen ausdrücklich aufrechterhalten (vgl. den Vorspruch des neuen Gesetzes); auch an der engen Zusammenarbeit, im besonderen auch durch Personal der Reichsbahn, hat sich nichts geändert.

Die wichtige Neuerung des neuen Gesetzes und der neuen Durchführungsverordnung liegt darin, daß der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen zum Vorsitzenden des Vorstandes der Reichsautobahnen gemacht worden ist. Der Generalinspektor hatte schon bis-

her die hoheitsrechtliche Aufsicht für das Reich auszuüben und die technische Ausbildung der Reichsautobahnen sowie deren Linienführung, d. h. also praktisch den gesamten Ausbauplan des Netzes der Reichsautobahnen maßgeblich festzusetzen. Mit seiner Bestellung zum Vorsitzenden des Vorstandes ist nunmehr Aufsicht und Leitung der Reichsautobahnen beim Generalinspektor in einer Hand vereinigt. Der Reichsverkehrsminister gehört jetzt nicht mehr dem Vorstand an, hat aber einerseits ebenso wie auch der Reichsminister der Finanzen bei den Entscheidungen des Vorstandes über grundsätzliche und über besonders wichtige Finanz- und Wirtschaftsfragen mitzuwirken („Einvernehmen"), und andererseits führt er den Vorsitz in dem Beirat der Reichsautobahnen, der als beratendes Organ an die Stelle des bisherigen Verwaltungsrats der Reichsautobahnen getreten ist. Die Mitwirkung des Reichsministers der Finanzen erklärt sich daraus, daß die Finanzierung der Bautätigkeit der Reichsautobahnen, die bekanntlich hohe Mittel erfordert, allein vom Reich aus durchgeführt wird.

An der Bau-Organisation der Reichsautobahnen und an der Arbeitsweise der Direktion der Reichsautobahnen sowie der Obersten Bauleitungen usw., namentlich auch an der Mitarbeit von Reichsbahnstellen und Reichsbahnbeamten und -angestellten, ändert sich gegen bisher nichts. Diese Organisation und im besonderen auch die enge Verbindung mit der Reichsbahn hat sich bewährt und wird beibehalten. Ein Mitglied des Vorstands muß der Deutschen Reichsbahn angehören; ihm obliegt im besonderen die Aufgabe, die bei den Reichsautobahnen beschäftigten Reichsbahnbediensteten zu betreuen und ihre Personalangelegenheiten zu regeln.

Kittel.

Eingliederung der Österreichischen Bundesbahnen in die Reichsbahn. Übernahme der Hoheitsrechte durch den Reichsverkehrsminister. Die Österreichischen Bundesbahnen hatten als selbständiger Wirtschaftskörper nur die Führung des Betriebs, während die Bundesbahnen selbst Eigentum des Österreichischen Bundes waren. Deshalb hatte die Bundesregierung weitgehend hoheitsrechtliche Aufsichtsbefugnisse gegenüber dem „Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen"; innerhalb der Bundesregierung lag die Aufsicht bei dem Ministerium für Handel und Verkehr, und innerhalb dieses Ministeriums bei einer Verkehrssektion, die neben der Aufsicht über die Bundesbahnen auch noch andere Verkehrsgeschäfte, namentlich auch die Privatbahn-Aufsicht ausübte.

Mit der staatsrechtlichen Eingliederung Österreichs in das Reich am 13. März 1938 hat sich zunächst an der Zuständigkeit des Ministeriums für Handel und Verkehr in Wien nichts geändert. Nur wurde diese hoheitsrechtliche Aufsicht jetzt ohne weiteres zu einer „Auftragsverwaltung", d. h. die Verkehrssektion des Handelsministeriums führte diese Aufsicht nunmehr im Auftrag und im Namen des Reichs. Der Inhalt der Aufsicht hat sich jedoch, soweit die Bundesbahnen in Betracht kommen, schon dadurch teilweise geändert, daß am 18. März 1938 der Reichsverkehrsminister die oberste Leitung der bisherigen Bundesbahnen als nunmehrigen Teil des Reichsbahnnetzes übernahm.

Zunächst handelte es sich allerdings nur um eine gewisse Einflußnahme auf die oberste Betriebsleitung, auf die Personal- und auf die Finanzpolitik sowie um die Einsetzung eines kommissarischen Leiters der bisherigen Generaldirektion. In den folgenden zwei Monaten ist die praktische Handhabung der obersten Leitung auf dem österreichischen Teil des Reichsbahnnetzes weiter fortgebildet worden. Der Reichsverkehrsminister übt jetzt tatsächlich — abgesehen von wenigen besonderen Ausnahmen — die Leitung in gleichem Umfange und in gleicher Weise den bisher österreichischen Dienststellen gegenüber aus, wie es im Altreich gegenüber den Reichsbahndirektionen, Reichsbahn-Zentralämtern usw. der Fall ist.

Dieser Entwicklung trägt nunmehr die gemeinsame Verordnung des Reichsministers des Innern und des Reichsverkehrsministeriums vom 30. Mai 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 605) Rechnung. Der Text der Verordnung ist auf Seite 1032 abgedruckt.

Der österreichischen Landesregierung (Verkehrssektion des früheren Ministeriums für Handel und Verkehr, jetzigen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit) sind, soweit es sich um die Reichsbahn handelt, nur noch einige wenige hoheitsrechtliche Zuständigkeiten verblieben. Es handelt sich dabei um Zuständigkeiten, die im besonderen Maß auf der alten österreichischen Rechtsordnung beruhen, wie z. B. gewisse Entscheidungen nachbarrechtlicher Art im landespolizeilichen Prüfungsverfahren. Da die Verordnung vom 31. Mai nur die Hoheitsrechte gegenüber der Reichsbahn behandelt, hat sich nichts daran geändert, daß die Privatbahnaufsicht bis auf weiteres noch ganz von der Verkehrssektion wahrgenommen wird. *Kittel.*

Technische Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Eine patentstatistische Bilanz der letzten fünf Jahre. Die nunmehr vorliegende Jahresstatistik des Reichspatentamtes für 1937 vermittelt wiederum sehr wichtige Einblicke über die in jüngster Zeit auf den Gebieten des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnbaues erzielten technischen Fortschritte. Die Aufschlüsse für das verflossene Jahr sind von ganz besonderer Bedeutung, denn sie vermitteln nicht nur auf andere Weise nicht zu gewinnende Einblicke in die technische Weiterentwicklung auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnbaues, sondern lassen vor allem erstmalig die Auswirkungen des am 1. Oktober 1936 in Kraft getretenen Patentgesetzes klar erkennen und ermöglichen eine kritische Untersuchung. Von typischen Rückwirkungen des neuen Patentgesetzes in den letzten drei Monaten des Jahres 1936 konnte naturgemäß keine Rede sein. Die verschiedenen Neuerungen des Patentrechtes, so vor allem die Verstärkung des Erfinderschutzes, die Erleichterungen für minderbemittelte Erfinder, sowie die Neuordnung des Gebührenwesens haben die Erfindungstätigkeit zweifellos sehr angeregt, eine Erscheinung, die auch im engen Zusammenhang mit den Bestrebungen des Vierjahresplanes steht. Die Entwicklung hat folgenden Verlauf genommen:

Jahr	Anmeldungen	Patenterteilungen Hauptpatente	Zusatzpatente	insgesamt
1933 . . .	55 992	19 568	2 187	21 755
1934 . . .	52 856	15 254	1 757	17 011
1935 . . .	53 592	14 507	1 632	16 139
1936 . . .	56 163	14 975	1 775	16 750
1937 . . .	57 139	13 010	1 516	14 526.

Die seit 1934 zu beobachtende Steigerung der Patentanmeldungen hat sich auch im Jahre 1937 fortgesetzt. Wie zu erwarten war, hat allerdings infolge der verschärften Prüfung schon bei der Anmeldung die Zahl der bekanntgemachten Anmeldungen eine Verminderung erfahren und zwar von 1936 auf 1937 von 19 922 auf 17 782. 1933 betrug die Zahl der Einsprüche noch 13 886, 1935 belief sie sich immer noch auf 11 147. Als Folge der Neuregelung des patentrechtlichen Verfahrens ist die Zahl der Einsprüche von 1936 auf 1937 von 11 112 auf 9 573 zurückgegangen. Ähnlich verhält es sich mit den Beschwerden, die 1933 noch die stattliche Zahl von 6647, 1935 sogar von 7078 erreichten. Von 1936 auf 1937 ist aus den gleichen Gründen wie bei den Einsprüchen eine Abnahme von 6030 auf 5579 festzustellen. Auch die Zahl der Versagungen nach erfolgter Bekanntmachung hat in den letzten beiden Jahren einen Rückgang von 1577 auf 1310 zu verzeichnen. Die Verstärkung des patentrechtlichen Schutzes führte zwangsläufig auch zu einer verstärkten Prüfung der Patenterteilungen. Der in Fachkreisen wenigstens für eine gewisse Übergangszeit erwartete Rückgang der Patenterteilungen ist eingetreten und zwar hat sich von 1936 auf 1937 die Zahl der verteilten Hauptpatente von 14 975 auf 13 010, die der Zusatzpatente von 1755 auf 1516, die Zahl sämtlicher Patenterteilungen von 16 750 auf 14 526 vermindert. Die Zahl der abgelaufenen oder sonst gelöschten Patente belief sich im vergangenen Jahre auf 14 097. Nach der Patentrolle waren am Jahresschluß 1937 88 342 Patente in Kraft. Von den 57 139 Patentanmeldungen entfielen 48 510 auf das Deutsche Reich, der Rest auf das Ausland. Bezeichnender Weise ist der Anteil des Auslandes von 15,6 % auf 15,1 % zurückgegangen. An den Auslandsanmeldungen waren vor allem beteiligt die Vereinigten Staaten von Amerika mit 1994, die Schweiz mit 1205, Frankreich mit 1165, Großbritannien mit 1030, die Niederlande mit 519, Italien mit 414, Schweden mit 356, die Tschechoslowakei mit 347, weiterhin Belgien mit 241 und Ungarn mit 219.

Was zunächst den Eisenbahnbetrieb anbelangt, so ist hierfür die Patentklasse 20 zuständig. In dieser Klasse haben die Patentanmeldungen und -erteilungen seit 1932 folgende Entwicklung genommen:

Jahr	Patentanmeldungen	Patenterteilungen
1932	1358	620
1933	1155	519
1934	1060	482
1935	1103	424
1936	962	371
1937	895	430.

Die Zahl der Löschungen belief sich in dieser Klasse im vergangenen Jahre auf 284. Am Jahresschluß waren auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes insgesamt 2404 Patente in Kraft. Bemerkenswert in dieser Entwicklung ist der in den letzten Jahren zu beobachtende stetige Rückgang der Patentanmeldungen. Auch die Zahl der Patenterteilungen hat eine absolute Verminderung erfahren, liegt jedoch neuerdings sogar wieder höher als im Jahre 1935. Es kann als besonders erfreulich angesprochen werden, daß durch die neueste Entwicklung das an sich schon günstige Verhältnis zwischen Patentanmeldungen und -erteilungen eine wesentliche Verbesserung erfahren hat. Die günstigen Auswirkungen des neuen Patentgesetzes kommen hier klar zum Ausdruck, vor allem aber auch die Tatsache, daß die auf diesem Fachgebiet zur Anmeldung gelangenden Patente ganz besonders sorgfältig vorbereitet sind.

Nach Lage der Dinge treten auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes die Gebrauchsmuster stark zurück. Immerhin kommt ihnen eine gewisse Bedeutung zu, die ihren zahlenmäßigen Ausdruck in erheblichen Anmeldungen und Erteilungen findet.

Jahr	Gebrauchsmusteranmeldungen	Gebrauchsmustererteilungen
1931	1002	518
1932	825	431
1933	765	300
1934	831	435
1935	911	425
1936	753	374
1937	783	360.

Die seit Jahren rückläufige Tendenz der Gebrauchsmusteranmeldungen hat im vergangenen Jahr wieder eine positive Wendung genommen, wenn auch der Anstieg noch geringfügig ist. Die verschärfte Prüfung der angemeldeten Gebrauchsmuster hat jedoch auch weiterhin zu einem Rückgang der Gebrauchsmustererteilungen geführt. Immerhin muß auch hier das Verhältnis zwischen Anmeldungen und Erteilungen im Vergleich zu anderen technischen Fachgebieten als günstig angesehen werden.

Die vorstehenden Patente und Gebrauchsmuster erstrecken sich vor allem auf jene Neuerungen, welche Lokomotiven und Triebwagen, ferner die Aufbauten von Personen- und Güterwagen angehen. Hierunter fallen auch Vorrichtungen für die Heizung, Lüftung und Beleuchtung von Eisenbahnwagen, Schlaf- und Speisewageneinrichtungen, gesundheitliche Einrichtungen wie Wascheinrichtungen, Klapptische, Gepäcknetze, Arm- und Kopfstützen und dergleichen. Von erheblicher Bedeutung sind die Neuerungen an Untergestellen für Wagen und Lokomotiven, an Achsen und Radsätzen, an Achslagern und Achsbüchsen, an Abfederungen, an Rädern als solchen, sowie an Schutzvorrichtungen. Bedeutung gewinnen in diesem Zusammenhang die Patente für Kupplungen der verschiedensten Art, für Zug- und Stoßvorrichtungen, vor allem auch an einfachen Bremsen, Mehrwagenbremsen, an Luft-, Flüssigkeits- und elektromagnetischen Bremsen. Nicht unerwähnt bleiben dürfen die patentierten

Neuerungen an Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserkranen, Prellböcken, Schienenrollböcken sowie an Überladevorrichtungen. Eine besondere Stellung nimmt das Eisenbahnversicherungswesen ein. Zahlreich waren in den letzten Jahren die patentierten Neuerungen für den Stellwerksbetrieb und die Weichenstellung, für den Signalbetrieb, für die Zugsicherung und Zugbeeinflussung durch mechanische und elektrische Vorrichtungen, für Stations-Blockeinrichtungen und Streckensignale. Besondere Bedeutung gewinnen neuerdings die Patente für elektrischen Bahnbetrieb. Sie betreffen vor allem Einrichtungen und Verfahren für den Betrieb elektrischer Eisenbahnen, für die elektrische und gemischt-elektrische Zugförderung. Eine Reihe Patente erstrecken sich ferner auf die Steuerung, Schaltung und Regelung elektrischer Eisenbahnzüge, sowie auf Sicherheits- und Bremseinrichtungen.

Alle patentierten Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues finden sich in der Patentklasse 19. Auch hier ist ein stetiger Rückgang der Patentanmeldungen, jedoch auch der Patenterteilungen bis in die jüngste Zeit zu beobachten.

Jahr	Patentanmeldungen	Patenterteilungen
1932	481	197
1933	489	155
1934	483	111
1935	442	141
1936	389	125
1937	325	103.

Gelöscht wurden 1937 145 Patente. Am Jahresschluß waren 568 Patente in Kraft. Das Verhältnis zwischen Patentanmeldungen und -erteilungen ist zwar nicht so gut wie auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes, stellt sich jedoch immerhin als sehr zufriedenstellend dar. Auch hier treten die Gebrauchsmuster zurück. Gebrauchsmusteranmeldungen wie auch -erteilungen haben in den letzten Jahren, wenn auch mit kleinen Unterbrechungen, so doch im großen und ganzen eine rückläufige Entwicklung zu verzeichnen.

Jahr	Gebrauchsmusteranmeldungen	Gebrauchsmustererteilungen
1931	305	362
1932	264	166
1933	278	145
1934	297	156
1935	299	172
1936	271	186
1937	192	114.

Die hier patentierten Neuerungen betreffen zunächst die Gleisbettung für Schienenwege, die Entwässerung des Oberbaues, Einrichtungen um das Wandern des Gleises zu hindern und ähnliches. Eine Reihe von Patenten erstrecken sich auf Schwellen und zwar auf Holzschwellen auch in Verbindung mit Eisen, auf eisernen Quer- und Langschwellen, sowie auf Schwellen aus Kunststeinen, Eisenbeton und der-

gleichen. Auch auf Schienen und Schienenbefestigungen sind Patente eingetragen. Bedeutung gewinnen in diesem Zusammenhang die Schienenstoßverbindungen, Stoßfanglaschen und Stoßfangschienen, Laschen verschiedener Art wie Kopflaschen, Sattellaschen, Fußlaschen, Übergangslaschen und Notlaschen. Hierher gehören ferner Oberbaugeräte und Maschinen wie Gleislegemaschinen, Bettungsgeräte und -maschinen, fahrbare Geräte und tragbare Werkzeuge für die Verlegung des Oberbaues, Schienenbohrer, Gleisheber, Schienenrücker. Schienentragvorrichtungen, Schwellenbearbeitungsvorrichtungen, Gleisrückmaschinen verschiedener Art und ähnliches. In diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, daß eine Reihe Verfahren und Vorrichtungen für den Unterbau von Eisenbahnen ebenfalls patentiert wurden, so z. B. Stütz- und Futtermauern für Eisenbahnunterbauten. Schließlich sind in der Patentklasse 19 auch noch Neuerungen für den Tunnelbau enthalten, so z. B. bauliche Anordnungen der Tunnelauskleidung, feste und fahrbare Tunnelauskleidungsgerüste und auch Vorrichtungen für die Tunnellüftung, sowie Tunnelbohrmaschinen. Im Rahmen dieser Ausführungen kann es sich nur um eine andeutungsweise Erwähnung der hier einschlägigen Patente, nicht jedoch um eine lückenlose Aufzählung handeln. Nicht unerwähnt bleiben darf ferner die Tatsache, daß in dieser Patentklasse 19 auch die patentierten Neuerungen für den Straßenbau enthalten sind, die zahlenmäßig allerdings zurücktreten.

Einen Anspruch auf lückenlose Darstellung aller im Jahre 1937 aller auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erteilten Patente und Gebrauchsmuster können die vorstehenden Feststellungen nach Lage der Dinge nicht erheben, denn es ist im Rahmen eines kurzen Überblicks vor allem unmöglich, auf technische Einzelheiten näher einzugehen. Hierüber wird in großen Zügen in der Fachpresse auch bereits berichtet. Immerhin sind die wichtigsten Fachgebiete, für welche in jüngster Zeit überhaupt Patente erteilt wurden, hervorgehoben. Die auf die Neuregelung des Patentrechtes in Fachkreisen gesetzten Erwartungen haben sich voll und ganz erfüllt, denn die seit langem angestrebte Verstärkung des Erfinderschutzes hat, wie aus der jüngsten Patentstatistik hervorgeht, eingesetzt, ohne daß eine Beeinträchtigung des Erfinderwillens zu beobachten wäre. Im Gegenteil, der verstärkte Erfinderschutz hat sich in einer nachdrücklichen Belebung der Erfindertätigkeit ausgewirkt, die insgesamt gesehen zu einer weiteren Steigerung der Patentanmeldungen führte. *Dr. Barth.*

Die irakischen Staatsbahnen im Jahr 1936/37 (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1935, S. 471 u. ff.). Das am 31. März 1937 beendete Geschäftsjahr der irakischen Staatsbahnen ist, wie in dem Geschäftsbericht des Generaldirektors hervorgehoben wird, ein besonders wichtiges in der Geschichte dieser Bahnen gewesen. Nach mehrjährigen Verhandlungen mit der englischen Regierung ist das Eigentumsrecht an den im Irak gelegenen Eisenbahnen, das bisher von England beansprucht wurde, jetzt endgültig auf den irakischen Staat übergegangen. (Schon in dem englisch-irakischen Freundschaftsvertrag vom 30. Juni 1930 war

vorgesehen, daß die irakischen Eisenbahnen Eigentum des irakischen Staates werden sollten. Im Jahr 1932 wurde Irak als Mitglied in den Völkerbund aufgenommen und erhielt dadurch seine Souveränität.) Am 31. März 1936 ist dann der Vertrag über die endgültige Übereignung der irakischen Eisenbahnen auf den irakischen Staat von den beiden vertragschließenden Staaten, Irak und England, vollzogen worden. Der Kaufpreis beträgt 400 000 Pfd. Sterling (rd. 5,2 Mio RM), der innerhalb 20 Tagen nach Vertragsabschluß von der irakischen Regierung zu zahlen ist. Noch auf eine Reihe von Jahren hat England sich gewisse Vorrechte gewahrt. Dem zu bildenden Verwaltungsrat, der aus fünf Personen zu bilden ist, muß ein britischer Staatsangehöriger angehören. Ferner müssen vertragsgemäß der Generaldirektor, der Generalinspektor der Verkehrsabteilung, der leitende Ingenieur und sein Vertreter sowie der leitende Maschineningenieur und sein Vertreter britische Staatsangehörige sein. Falls die irakische Regierung weitere nichtirakische Beamte einzustellen wünscht, hat sie normalerweise Engländer zu verpflichten.

Die Übernahme der irakischen Eisenbahnen auf den Staat hat den Antrieb zu verschiedenen Verbesserungen des Eisenbahnverkehrs gegeben, die dringend nötig waren. Das gegenwärtige Netz der irakischen Staatsbahnen umfaßt drei Hauptteile (siehe die Karte auf Seite 451 des laufenden Jahrganges), nämlich 1. die südliche Euphratstecke vom Hafen Ma'qil—(Basra—)Bagdad mit den Seitenstrecken nach Shu'aiba, Nasiriyah und Kerbela, 2. die nördliche Tigrisstrecke Bagdad—Kirkuk mit der Seitenstrecke Qaraghan—Khanaqin (10 km von der iranischen Grenze entfernt), 3. die regelspurige Strecke auf der Westseite des Tigris von Bagdad nach Baiji, von der die Teilstrecke Bagdad—Samarra vor dem Krieg als östliche Anfangsstrecke der früheren deutschen Bagdadbahn gebaut worden ist. Die beiden meterspurigen Netze rechts und links des Euphrats sind bei Bagdad mit einer Fähre miteinander verbunden. Die Leistungsfähigkeit dieser Fähre wird mit 72 vierachsigen Wagen in 11stündiger Arbeitszeit angegeben. Die Längen der einzelnen Strecken betragen:

Bagdad—Basra	569 km	
Bagdad—Kirkuk	323 „	
Qaraghan—Khaniqin	28 „	
Ur—Nasiriyah	16 „	
Hindiyah—Kerbela	36 „	
Kleinere Abzweigungen . . .	26 „	
Bagdad—Baiji		213 km
Zusammen meterspurig	998 km	
regelspurig		213 km

im ganzen 1211 km.

Die meterspurigen Strecken der Irakbahnen sind aus den während des Krieges vom englischen Militär gebauten Feldbahnen entstanden, für die ganz uneinheitliches Oberbaumaterial aus abgebauten indischen Bahnen herangeführt und verwendet wurde. Um den höheren Anforderungen des zivilen öffentlichen Verkehrs zu genügen, sind an dem Oberbau viele Verbesserungen nötig gewesen. Das Gewicht der im Gleis ver-

wendeten Schienen schwankt noch jetzt von 41 lbs bis 75 lbs die Elle (20 bis 37 kg das Meter). Der Oberbau entspricht noch nicht den zu stellenden Anforderungen. Der gegenwärtige Zustand des rollenden Material läßt ebenfalls noch zu wünschen übrig. Mit wenigen Ausnahmen sind die noch im Dienst befindlichen Lokomotiven schon während des Krieges als alt aus Indien hergebracht worden. Ebenso steht es mit den Personen- und Güterwagen. Es sind nach dem Bericht des Generaldirektors noch große Aufwendungen sowohl für den Oberbau, als auch für das rollende Material erforderlich, um die Eisenbahnen auf einen solchen Stand zu bringen, wie das in schneller wirtschaftlicher Entwicklung befindliche Land es erfordert. Die Zahl der mit der Eisenbahn beförderten Reisenden ist von 498 500 i. J. 1923/24 auf 3 357 000 i. J. 1936/37 gestiegen. In dem gleichen Zeitraum hat sich der Güterverkehr von 357 000 t auf 463 639 t erhöht. Es ist zu erwarten, daß diese Steigerung des Verkehrs im laufenden und den folgenden Jahren anhalten wird, wenn die Preise für Getreide den jetzigen günstigen Stand halten werden. Da auch der Import dauernd steigt, ist es oft schwierig gewesen, mit den zur Verfügung stehenden Transportmitteln den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs zu genügen. Von den vorhandenen 1200 Güterwagen und 52 Lokomotiven ist noch ein Teil in schlechtem Zustand. Die neue nationale Verwaltung der irakischen Bahnen ist bestrebt, das Eisenbahn- und Verkehrswesen des Landes mit allen Mitteln zur weiteren Entwicklung zu bringen. Die Leistung der Eisenbahnwerkstätten in Shalhiyah ist um 200 % erhöht worden. Am 1. April 1936 waren 20 % der Lokomotiven und 40 % der Wagen in Reparatur. Nachdem zwei neue Lokomotiven in Dienst gestellt sind, befanden sich am Schlusse des Berichtsjahres keine Lokomotiven und nur 27 % der Wagen in Reparatur. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge ist allgemein erhöht worden. Die Personentarife und die Frachtraten sind, zum Teil ganz bedeutend, ermäßigt worden, z. B. besteht für Getreide von Baiji nach Basra auf eine Entfernung von 782 km ein Frachtsatz von 500 Fils (6,50 RM). Die Folge dieser Frachtermäßigungen ist eine sehr günstige Steigerung des Güter-, besonders des Getreideverkehrs auf den Eisenbahnen.

Das wichtigste Ereignis im Berichtsjahr 1936/37 der irakischen Staatsbahnen ist der Beginn der Arbeiten für den Bau der Bahn Baiji—Mosul—Tell Koltscheck, durch die der Anschluß an die syrischen und türkischen Eisenbahnen aufgenommen und die erste Schienenverbindung zwischen dem Irak und dem Mittelmeer hergestellt wird. Wenn diese neue Bahn auch nicht in allen Teilen den Plänen, die vor dem Krieg von den deutschen Ingenieuren der Bagdadbahn festgelegt sind, folgen wird, so wird doch das Hauptziel der deutschen Bagdadbahn, nämlich Bagdad an das anatolische Eisenbahnnetz anzuschließen, jetzt nach jahrzehntelanger Verzögerung erreicht werden. Bekanntlich hatten die Engländer und Franzosen im sogenannten Sykes-Picot-Abkommen vom Jahr 1916 ihre Interessengebiete im Nahen Osten untereinander aufgeteilt, und eine der wichtigsten Bestimmungen dieses Abkommens war die beiderseitige Verpflichtung, die Bagdadbahn auf keinen Fall fertig zu bauen. Daran hatte besonders England ein Interesse, weil es den Irak als einen Teil seines indischen Besitzes betrachtet wissen wollte. Nachdem jetzt Eng-

land seinen Plan, eine Bahn von Haifa nach Bagdad zu bauen, aufgegeben hat, konnte es sich dem immer dringender werdenden Drängen des Irak nach einer Bahnverbindung zum Mittelmeer nicht länger widersetzen. Bemerkenswert ist noch, daß die neu entstehende Bahn in der Regelspur gebaut wird, wodurch ein direkter Wagendurchgang von den syrischen und türkischen Eisenbahnen nach Mosul und Bagdad möglich wird. Der von gewisser Seite verfolgte Plan, das meterspurige irakische Eisenbahnnetz von Kirkuk aus bis Tell Koltscheck weiter zu bauen, ist nicht durchgegangen.

Mosul (100 000 Einwohner), das wichtigste Handelszentrum der besten Korngegend des Irak, erhält nun die seit langem geforderte Bahnverbindung zum Mittelmeer und nach Bagdad. Das in der Gegend von Mosul erschlossene Erdöl, das wegen seiner Dickflüssigkeit nicht durch Rohrleitungen fließen kann, soll nach Fertigstellung der Bahn in Kesselwagen an das Mittelmeer gefahren werden. Die Entfernungen betragen von Baiji nach Mosul 190 km und von Mosul nach Tell Koltscheck 115 km. Die Gesamtlänge der neuen Bahn wird also 305 km werden. Die Fertigstellung der neuen Eisenbahn ist nicht vor Ende 1939 zu erwarten.

Aus dem letzten Geschäftsbericht werden folgende statistische Angaben mitgeteilt:

		1936/37	1935/36
Zahl der beförderten Reisenden		2 083 794	2 053 606
Beförderte Gütertonnen		692 794	463 639
Einnahmen aus dem Personenverkehr	£	188 351	175 197
Einnahmen aus dem Güterverkehr	„	407 554	324 331
Einnahmen aus Verschiedenem	„	10 721	9 360
Zusammen	£	606 626	508 888
Betriebsausgaben	„	512 250	499 100
Überschuß	„	94 379	9 788
Betriebszahl	%	76,6	83,5

Hauptsächlich beförderte Güterarten:

	1936/37 t	1935/36 t
Weizen	129 895	20 280
Gerste	116 815	22 652
Datteln	57 296	40 793
Sonstiges Getreide	27 784	22 516
Juss	28 011	31 636
Zucker	27 567	24 541
Ziegelsteine	9 071	18 082
Dachziegel	10 969	4 601
Baumwolle	4 713	620
Baumwollwaren	17 717	17 741

Dieckmann.

Die Beira- und Rhodesischen Eisenbahnen[1]. Mit dem am 30. September 1936 beendeten Geschäftsjahre hat die Rhodesia Railways Limited das Unternehmen und Vermögen der Mashonnaland Railway Co. übernommen. Die Mashonnaland Railway Co. besteht von diesem Zeitpunkt ab nicht mehr. Sie war im Jahre 1897 gegründet worden, um die Verbindungsbahn zwischen Umtali und Salisbury zu bauen. Später baute diese Gesellschaft die Bahn von Kalomo nach Broken Hill, erwarb die Strecke von Broken Hill zur Kongogrenze und baute die Seitenstrecken von Ndola nach den nordrhodesischen Kupferminen. Sie hatte außer für ihre eigenen Strecken auch die Verwaltung der Rhodesischen Eisenbahnen. Jetzt hat die Rhodesische Eisenbahngesellschaft die Verwaltung ihrer alten und neuen Strecken und der Beira-Bahn selbst übernommen.

Die allgemeine günstige Lage des Handels und Verkehrs, die bereits in den Jahren 1934 und 1935 in dem von den Rhodesischen Eisenbahnen bedienten Wirtschaftsgebiet bestanden hatte, hat auch im Jahr 1936 angehalten. Obgleich die Kupfergewinnung in den rhodesischen Minen in den letzten Jahren wesentlich eingeschränkt worden war, sind dennoch die Einnahmen der Eisenbahnen in dem am 30. September 1936 abgeschlossenen Geschäftsjahr nur um ein geringes gegen das Vorjahr zurückgegangen.

Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse waren:

		1936	1935
Betriebseinnahmen	£	4 450 426	4 558 632
Betriebsausgaben	£	2 779 687	2 624 278
Reingewinn	£	1 670 739	1 934 354
Betriebszahl (einschl. Erneuerungsbeitrag)	%	62,46	57,57
„ (ohne „)	%	49,85	45,39
Zugmeilen		5 220 085	4 980 596
Beförderte Gütertonnen		2 458 544	2 292 388

Seit dem Schluß des Geschäftsjahrs 1936 ist eine erhebliche Verkehrssteigerung eingetreten, besonders in der Beförderung von Erzen. Bei der eingetretenen veränderten Weltlage ist die Anforderung von Rohmetallen größer geworden, und die Einschränkungen bei der Kupfergewinnung bestehen nicht mehr. Auf den Rhodesischen Eisenbahnen hat der Güterverkehr (besonders an Erzen) einen solchen Umfang angenommen, daß die vorhandenen Lokomotiven und Wagen nicht mehr ausreichten. Es sind 6 Lokomotiven, 150 hochbordige Wagen mit 42½ Tonnen Ladegewicht, 27 Kesselwagen und 3 Personenwagen neu beschafft worden. Zur Verstärkung des Oberbaues werden die 62 lb-Schienen gegen 80 lb-Schienen ausgewechselt, und zwar auf einer Gesamtstrecke von 742 Meilen. Dieseltriebwagen sind zwischen Salisbury und Shamva eingeführt worden. Diese haben, ebenso wie Dieselkraftwagen, die im Straßenverkehr neu eingeführt worden sind, voll befriedigt. *Dieckmann.*

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1933, S. 1293 u. ff.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 4. April 1938. Verordnung zum Gesetz über den Reiseverkehr mit Österreich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 20 S. 115.)

Vom 9. April 1938. Gesetz über die besonderen Rechtsverhältnisse der beamteten Lehrer an den wissenschaftlichen Hochschulen.
(Reichsgesetzblatt I S. 375.)

Vom 14. April 1938. Bekanntmachung der Verordnung zur Einführung des Rechtes der Reichsplanung und Raumordnung im Lande Österreich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 28 S. 147.)

Vom 23. April 1938. Bekanntmachung des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über die Bestellung des Reichskommissars für die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 31 S. 157.)

Vom 23. April 1938. Bekanntmachung des Erlasses des Führers und Reichskanzlers zur Überleitung der Rechtspflege im Lande Österreich auf das Reich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 33 S. 249.)

Vom 29. April 1938. Bekanntmachung der Verordnung über die Einführung reichsgesetzlicher Vorschriften über den zwischenstaatlichen Kapitalverkehr im Lande Österreich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 38 S. 315.)

Vom 30. April 1938. Verordnung über das Gesetzgebungsrecht im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 455.)

Vom 30. April 1938. Gesetz über die fünfte Änderung der Reichshaushaltsordnung.
(Reichsgesetzblatt II S. 145.)

Vom 30. Mai 1938. Erlaß über die Geschäftseinteilung der österreichischen Landesregierung.
(Österr. Gesetzblatt 53 S. 439.)

Vom 1. Juni 1938. Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen.
(Reichsgesetzblatt II S. 207.)

Vom 1. Juni 1938. Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen".
(Reichsgesetzblatt II S. 208.)

Vom 1. Juni 1938. Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen.
(Reichsgesetzblatt II S. 207.)

Vom 1. Juni 1938. Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen".
(Reichsgesetzblatt II S. 208.)

Vom 16. Juni 1938. Gesetz zur Änderung des Gesetzes über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung.
(Reichsgesetzblatt I S. 636.)

Verordnungen des Reichsministers des Auswärtigen:

Vom 30. März 1938. Bekanntmachung über das Zweite Ergänzungsabkommen zum deutsch-polnischen Abkommen über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr.
(Reichsgesetzblatt II S. 131.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 17. Mai 1938. Bekanntmachung der Zweiten Verordnung über die Eingliederung der österreichischen Bundesfinanzverwaltung in die Reichsfinanzverwaltung.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 57 S. 452.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 17. März 1938. Bekanntmachung der Ersten Verordnung über den Übergang der Österreichischen Bundesbahnen auf das Reich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 25 S. 140.)

Vom 14. April 1938. Verordnung über die Einführung des Rechtes der Reichsplanung und Raumordnung im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 392.)

Vom 13. Mai 1938. Verordnung über die Arbeitszeit der Beamten.
(Reichsgesetzblatt I S. 593.)

Vom 30. Mai 1938. Verordnung über die Wahrnehmung der staatlichen Hoheits- und Aufsichtsbefugnisse gegenüber der Deutschen Reichsbahn in Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 237 und Österr. Gesetzblatt Nr. 57 S. 452.)

Vom 31. Mai 1938. Verordnung zur Neuordnung des österreichischen Berufsbeamtentums.
(Reichsgesetzblatt I S. 607.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 11. April 1938. Bekanntmachung der Ersten Verordnung zur Einführung handelsrechtlicher Vorschriften im Lande Österreich.
(Österr. Gesetzblatt Nr. 32 S. 171.)

Vom 28. April 1938. Verordnung über den gewerblichen Rechtsschutz im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 456.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 6. April 1938. Änderung der Bezeichnung des Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht in Altona.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 15 S. 96.)

Vom 11. April 1938. Aufhebung der Übertragungssperre im Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 15 S. 97.)

Vom 11. April 1938. Personenbeförderungsgesetz und Güterfernverkehrsgesetz; Dienstfahrten von Beamten des Reichsamts für Landesaufnahme.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 16 S. 102.)

Vom 10. Mai 1938. Zweite Verordnung über die Ausbildung und Prüfung für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst.
(Reichsgesetzblatt I S. 517.)

Vom 13. Mai 1938. Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 522.)

Vom 13. Mai 1938. Güterfernverkehrsgenehmigungen für die Beförderung von Vieh.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 20 S. 121.)

Vom 18. Mai 1938. Verordnung zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II S. 151.)

Vom 9. Juni 1938. Verordnung zum Militärtarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II S. 210.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 12. April 1938. Wiederholungsprüfungen für das SA.-Sportabzeichen	442
Vom 14. April 1938. Besuch von Privatschulen durch Kinder von Beamten	441
Vom 28. April 1938. Vergebung von Leistungen — besonders Bauleistungen — Bestimmungen gegen die Gewährung von Geschenken	462
Vom 2. Mai 1938. Lehrgänge des Deutschen Roten Kreuzes	489
Vom 2. Mai 1938. Abkürzung für den Stadt- und Vorortverkehr Berlin und Hamburg	489
Vom 17. Mai 1938. Einrichtung einer Obersten Bauleitung Linz	537
Vom 17. Mai 1938. Einrichtung einer Obersten Bauleitung Wien	537
Vom 28. Mai 1938. Vorrang der Züge	581
Vom 28. Mai 1938. Zweites Ergänzungsabkommen zum Berliner Abkommen über den Eisenbahnverkehr mit Polen	601
Vom 3. Juni 1938. Berufsgenossenschaftliches Heilverfahren in der Reichsunfallversicherung bei der Deutschen Reichsbahn	601

Deutschland.

Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen.

Vom 1. Juni 1938 (RGBl. II S. 207)[1].

Nachdem durch das Reichsgesetz vom 10. Februar 1937 (RGBl. II S. 47) die Verhältnisse der Deutschen Reichsbahn neu geregelt worden sind, müssen auch die Vorschriften über ihr Zweigunternehmen, die Gesellschaft „Reichsautobahnen", mit der Neuregelung in Übereinstimmung gebracht werden. Die Reichsregierung hat deshalb das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

§ 1.

(1) Die Bezeichnung der Reichsautobahnen als Gesellschaft fällt weg.
(2) Die Dienststellen der Reichsautobahnen sind Reichsbehörden.

§ 2.

§ 5 Absatz 2 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) erhält folgende Fassung:

„Die enge Zusammenarbeit zwischen den Reichsautobahnen und der Deutschen Reichsbahn wird durch die Satzung der Reichsautobahnen sichergestellt."

§ 3.

§ 6 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) fällt fort.

Berlin, den 1. Juni 1938.

Der Führer und Reichskanzler
Adolf Hitler.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller.

Der Reichsminister der Finanzen
Graf Schwerin von Krosigk.

Dritte Verordnung[2] zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen".

Vom 1. Juni 1938 (Reichsgesetzblatt II S. 208).

Auf Grund des § 12 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (Reichsgesetzbl. II S. 509) verordnet die Reichsregierung:

---

[1] Der vollständige Text des Gesetzes vom 27. Juni 1933 mit den Änderungen ist auf Seite 1024 abgedruckt.

[2] Diese Verordnung bringt eine Reihe von Veränderungen der ersten Verordnung vom 7. August 1933. Um den Lesern des Archivs ein übersichtliches Bild der Rechtslage zu geben, bringen wir im folgenden den vollständigen Text des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) und der Ersten Durchführungsverordnung, wie sich diese Texte auf Grund des neuen Gesetzes und der neuen Verordnung vom 1. Juni 1938 ergeben.

§ 1.

§ 2 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 521) erhält folgende Fassung:

„Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen erläßt die Satzung für die „Reichsautobahnen" im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen. Die Satzung bedarf der Genehmigung des Führers und Reichskanzlers."

§ 2.

§ 3 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 521) erhält folgende Fassung:

„In der Satzung sind als ‚Organe der Reichsautobahnen' vorzusehen:

a) der Vorstand,

b) der Beirat.

Der Vorstand besteht aus dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und einem oder mehreren weiteren Mitgliedern. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ist Vorsitzender des Vorstands. Die Ernennung und Abberufung weiterer Mitglieder vollzieht der Führer und Reichskanzler auf gemeinsamen Vorschlag des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen; ein Mitglied muß der Deutschen Reichsbahn angehören.

Zur beratenden Mitwirkung in den Angelegenheiten der Reichsautobahnen wird ein Beirat gebildet, der in grundsätzlichen und in besonders wichtigen Fragen zu hören ist. Er besteht aus sieben Mitgliedern. Der Reichsverkehrsminister ist Mitglied und zugleich Vorsitzender des Beirats; er erläßt die Geschäftsordnung des Beirats. Die übrigen Mitglieder werden auf gemeinsamen Vorschlag des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen von der Reichsregierung auf die Dauer von drei Jahren ernannt. Die Ausscheidenden können wieder ernannt werden.

Die Entscheidungen über grundsätzliche und über besonders wichtige Finanz- und Wirtschaftsfragen trifft der Vorstand im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen."

§ 3.

§ 4 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 521) fällt fort.

§ 4.

§ 7 der Ersten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933 (RGBl. II S. 521) in der Fassung der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 8. März 1935

(RGBl. II S. 177) erhält zwischen dem dritten und vierten Absatz folgenden neuen Absatz:

„Der Reichsverkehrsminister übersendet den geprüften Jahresabschluß mit den Prüfungsberichten an den Reichsminister der Finanzen. Der Jahresabschluß wird von der Reichsregierung festgesetzt."

Berlin, den 1. Juni 1938.

Der Führer und Reichskanzler
Adolf Hitler.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller.

Der Reichsminister der Finanzen
Graf Schwerin von Krosigk.

Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen".

Vom 27. Juni 1933

(RGBl. II S. 509) in der Fassung der Gesetze vom 18. Dezember 1933 (RGBl. I S. 1081), vom 14. Mai 1936 (RGBl. I S. 440) und vom 1. Juni 1938 (RGBl. II S. 207).

Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hierdurch verkündet wird:

§ 1.

Die Deutsche Reichsbahn wird ermächtigt, zum Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen ein Zweigunternehmen zu errichten, welches den Namen „Reichsautobahnen" trägt. Das Unternehmen ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts. Es hat seinen Sitz in Berlin.

Die Dienststellen der Reichsautobahnen sind Reichsbehörden.

§ 2.

Die Kraftfahrbahnen sind öffentliche Wege und ausschließlich für den allgemeinen Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt.

§ 3.

Das Unternehmen „Reichsautobahnen" hat das ausschließliche Recht zum Bauen und Betreiben der Kraftfahrbahnen und der auf ihnen befindlichen Nebenbetriebe.

§ 4.

Die Reichsregierung hat die Aufsicht über das Unternehmen „Reichsautobahnen".

§ 5.

Der Reichskanzler bestellt einen Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen; dieser bestimmt die Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen.

Die enge Zusammenarbeit zwischen den Reichsautobahnen und der Deutschen Reichsbahn wird durch die Satzung der Reichsautobahnen sichergestellt.

§ 6 (fällt fort).

§ 7.

Das Unternehmen „Reichsautobahnen" hat das Recht, Benutzungsgebühren zu erheben. Der Gebührentarif bedarf der Genehmigung des Reichsverkehrsministers.

§ 8.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen stellt nach Anhörung der Landesbehörden die Baupläne fest. Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

§ 8a.

Auf den längs der Kraftfahrbahnen gelegenen Grundstücken dürfen, unbeschadet weitergehender reichs- oder landesrechtlicher Bestimmungen,

a) Bauanlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 10 m, auf der Innenseite von Kurven in einer Entfernung bis zu 15 m,

b) Betriebe, die ihrer Art nach Nebenbetriebe der Kraftfahrbahnen darstellen, außerhalb geschlossener Ortschaften in einer Entfernung bis zu 500 m

nur mit Genehmigung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen errichtet werden.

Die Entfernungen sind beiderseits vom äußeren Rand des Grabens, in Ermangelung eines solchen vom äußeren Rand des Straßenkörpers zu bemessen. Wenn innerhalb des unter a genannten Schutzstreifens Wege unmittelbar neben der Kraftfahrbahn herlaufen, werden die Entfernungen vom äußeren Rand der Wegeanlage gemessen.

In den unter b genannten Fällen kann die Erteilung der Genehmigung von Gegenleistungen abhängig gemacht werden.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen kann seine Genehmigungsbefugnis auf andere Behörden übertragen. Über Beschwerden entscheidet der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen.

Die Versagung der Genehmigung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung wegen Beschränkung des Eigentums oder wegen der Aufgabe von Rechten. In Fällen, in welchen die Versagung der Genehmigung zur Errichtung einer Bauanlage für den Beteiligten eine empfindliche Härte bedeutet, kann der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen eine Zuwendung festsetzen, die von dem Unternehmen „Reichsautobahnen" aus Billigkeitsgründen zu gewähren ist. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

§ 8b.

Waldungen, die an die Kraftfahrbahnen anschließen, gelten vom Zeitpunkt der Inbesitznahme der für die Kraftfahrbahnen benötigten Grundstücke an in einer Breite von 40 Metern, von der äußeren Kante der befestigten Fahrbahn an gerechnet, als Schutzwaldungen. Sie sind nach den Weisungen zu bewirtschaften, welche die Forstaufsichtsbehörde im Einverständnis mit dem Unternehmen „Reichsautobahnen" gibt. Die Durchführung erfolgt nötigenfalls durch polizeilichen Zwang.

Werden dem Eigentümer oder Nutznießer Maßnahmen auferlegt, die höhere Aufwendungen erfordern, als sie bei ordnungsmäßiger Bewirtschaftung üblich

sind, oder werden Nutzungsbeschränkungen von ihm verlangt, so ist er von dem Unternehmen „Reichsautobahnen“ angemessen zu entschädigen.

Die Entschädigung setzt, sofern eine Einigung zwischen den Beteiligten nicht zustande kommt, die Forstaufsichtsbehörde fest; über Beschwerden entscheidet der Reichsforstmeister im Einvernehmen mit dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen endgültig. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Forstaufsichtbehörden sind vorbehaltlich anderweitiger gesetzlicher Regelung in Preußen und Bayern die Regierungsforstämter, im übrigen Reich die Landesforstverwaltungen.

§ 9.

Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ hat zur Erfüllung seiner Aufgaben das Enteignungsrecht.

Die Entschädigung für die Entziehung des Eigentums muß angemessen sein.

Im übrigen gilt für die Enteignung § 38 des Reichsbahngesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1930 (Reichsgesetzbl. II, S. 369) mit der Maßgabe, daß für die endgültige Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten und für die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung an die Stelle des für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsministers der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen tritt.

§ 9a.

Das Unternehmen „Reichsautobahnen“ kann, sofern die Zulässigkeit der Enteignung feststeht, die für den sofortigen Beginn der Arbeiten benötigten Grundstücke in Besitz nehmen. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen hat die Absicht der Inbesitznahme schriftlich mittels Zustellungsurkunde den Eigentümern und den Besitzern unter Bezeichnung des Grundstücks oder Grundstückteils anzuzeigen und sie zur Räumung aufzufordern. Er kann diese Befugnis auf andere Stellen übertragen.

Zwischen der Zustellung der Anzeige über die Absicht der Inbesitznahme und der Inbesitznahme muß ein Zeitraum bei nicht mit Wohngebäuden besetzten Grundstücken von wenigstens 10 Tagen, im übrigen von wenigstens 3 Monaten liegen. Spätestens 6 Monate nach Inbesitznahme ist die Einleitung des nach Landesrecht vorgeschriebenen förmlichen Verfahrens zur Enteignung zu beantragen.

Soweit der Zustand des Grundstücks für die spätere Ermittlung des Wertes und für die Bemessung der Entschädigung von Bedeutung ist, ist er bei Inbesitznahme, nötigenfalls unter Zuziehung eines Sachverständigen schriftlich festzustellen. Der durch die Inbesitznahme entstehende besondere Schaden ist angemessen zu vergüten.

Sofern nach Landesrecht für Zwecke der Arbeitsbeschaffung ein vereinfachtes Enteignungsverfahren vorgesehen ist, kann dieses unbeschadet der vorgenannten Bestimmungen nach Anordnung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen zur Anwendung gebracht werden. Die Zulässigkeit der Enteignung wird auch in diesem Falle durch den Reichspräsidenten festgestellt.

§ 9 b.

(Absatz 1 bis 4 sind gestrichen.)

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestimmt im Einvernehmen mit der obersten Landesbehörde, bis zu welchem Zeitpunkt das für den Ausbau einer Kraftfahrbahnstrecke erforderliche Gelände dem Unternehmen „Reichautobahnen" zur Inbesitznahme bereitzustellen ist. Erfolgt die Inbesitznahme der Flächen schon vor der Einweisung, so hat das Unternehmen den durch die beschleunigte Inbesitznahme entstehenden Schaden angemessen zu vergüten. § 9 a Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 gelten sinngemäß.

§ 9 c.

(Gestrichen.)

§ 9 d.

Für die Feststellung und Bemessung der im Enteignungsverfahren zu gewährenden Entschädigung kann der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen einheitliche Richtlinien erlassen.

§ 10.

Das Reich übernimmt die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf die Kraftfahrbahnen beziehen. Die Reichsregierung erläßt die Verordnungen, die den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Kraftfahrbahnen regeln.

§ 11.

Zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landstraßennetzes hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht, von den Ländern, Provinzialverbänden und sonstigen Landstraßenunterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau der Landstraßen zu verlangen. Gegen Bauvorhaben, durch die der Ausbau und die Entwicklung des Unternehmens „Reichsautobahnen" beeinträchtigt wird, steht dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht des Einspruchs zu. Der Einspruch hat die Wirkung, daß die von den Landstraßenunterhaltungspflichtigen geplanten Arbeiten unterbleiben müssen.

Gegen die Einlegung des Einspruches steht den Landstraßenunterhaltungspflichtigen das Recht der Beschwerde zu. Über die Beschwerde entscheidet die Reichsregierung nach Anhörung der beteiligten Landesregierungen.

§ 12.

Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Vorschriften erläßt die Reichsregierung.

Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen".

Vom 7. August 1933[1].

Auf Grund des § 12 des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933 (RGBl. II S. 509) verordnet die Reichsregierung:

§ 1.

Errichtung des Unternehmens.

Die Deutsche Reichsbahn errichtet als Zweigunternehmen die „Reichsautobahnen". Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb eines leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen. Die „Reichsautobahnen" sind eine selbständige juristische Person des öffentlichen Rechts. Sie haben ihren Sitz in Berlin.

§ 2.

Satzung.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen erläßt die Satzung für die „Reichsautobahnen" im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen. Die Satzung bedarf der Genehmigung des Führers und Reichskanzlers.

§ 3.

Organe.

In der Sitzung sind als „Organe der Reichsautobahnen" vorzusehen:

a) der Vorstand,

b) der Beirat.

Der Vorstand besteht aus dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und einem oder mehreren weiteren Mitgliedern. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ist Vorsitzender des Vorstands. Die Ernennung und Abberufung weiterer Mitglieder vollzieht der Führer und Reichskanzler auf gemeinsamen Vorschlag des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen; ein Mitglied muß der Deutschen Reichsbahn angehören.

Zur beratenden Mitwirkung in den Angelegenheiten der Reichsautobahnen wird ein Beirat gebildet, der in grundsätzlichen und in besonders wichtigen Fragen zu hören ist. Er besteht aus sieben Mitgliedern. Der Reichsverkehrsminister ist Mitglied und zugleich Vorsitzender des Beirats; er erläßt die Geschäftsordnung des Beirats. Die übrigen Mitglieder werden auf gemeinsamen Vorschlag des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen von der Reichsregierung auf die Dauer von drei Jahren ernannt. Die Ausscheidenden können wieder ernannt werden.

Die Entscheidungen über grundsätzliche und über besonders wichtige Finanz- und Wirtschaftsfragen trifft der Vorstand im Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister und dem Reichsminister der Finanzen.

[1] In dieser Fassung sind die Änderungen der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 8. März 1935 (RGBl. II, S. 177) und der Dritten Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes vom 1. Juni 1938 (RGBl. II S. 208) eingearbeitet.

§ 4.

(Fällt fort.)

§ 5.

Geschäftsführung.

Die „Reichsautobahnen" haben ihren Betrieb unter Wahrung der Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen.

§ 6.

Kapital und Geldbeschaffung.

Die Satzung hat Bestimmungen zu treffen

a) über das Kapital, mit welchem die „Reichsautobahnen" ausgestattet werden,

b) über die Bedingungen, unter welchen die „Reichsautobahnen" fremde Gelder aufnehmen dürfen.

§ 7.

Rechnungsführung, Gewinn- und Verlustrechnung, Prüfung.

Die Rechnung der „Reichsautobahnen" ist nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung soll innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Ablauf eines jeden Geschäftsjahres veröffentlicht werden.

Die Wirtschafts- und Rechnungsführung sowie die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung der „Reichsautobahnen" werden durch die von der Deutschen Reichsbahn bestellten Organe geprüft.

Der Reichsverkehrsminister übersendet den geprüften Jahresabschluß mit den Prüfungsberichten an den Reichsminister der Finanzen. Der Jahresabschluß wird von der Reichsregierung festgesetzt.

Der Rechnungshof prüft die „Reichsautobahnen" gemäß § 88 Abs. 3 der Reichshaushaltsordnung unter entsprechender Anwendung der Vorschriften des Abschnitts IV der Reichshaushaltsordnung. Bei seiner Prüfung wird der Rechnungshof die Ergebnisse der in Abs. 3 vorgesehenen Prüfung, soweit möglich, verwerten.

Im übrigen findet die Reichshaushaltsordnung auf die „Reichsautobahnen" keine Anwendung.

§ 8.

Ausschließliches Bau- und Betriebsrecht.

Die „Reichsautobahnen" haben das ausschließliche Recht zum Bau und Betreiben von Kraftfahrbahnen.

Soweit Kraftfahrbahnen zur Zeit der Errichtung der „Reichsautobahnen" im Betrieb oder im Bau waren, können die bisherigen Unterhaltungspflichtigen den Betrieb fortsetzen und die begonnenen Bauten vollenden. Die „Reichsautobahnen" haben das Recht, diese Kraftfahrbahnen zu übernehmen. Die Grundsätze für die Übernahmebedingungen bestimmt im Streitfalle die Reichsregierung.

Sofern Reich, Länder oder Wegeunterhaltungspflichtige die Absicht haben, Straßen des öffentlichen Verkehrs durch Umbau oder Neubau die technische Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen zu geben, bestellt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen für die Bauleitung dieser Straßen einen Beauftragten mit besonderen Vollmachten. Für die Übernahme dieser Straßen durch die „Reichsautobahnen" gilt Abs. 2.

Das ausschließliche Recht zum Betreiben von Kraftfahrbahnen umfaßt alle Kraftfahrbahnen mit ihrem Zubehör einschließlich der sonstigen Nebenbetriebe (Tankstellen, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Wirtschaftsbetriebe, Reklamewesen und dergleichen).

Der Erlaß von Verordnungen, welche den Bau, den Betrieb und den Verkehr der Kraftfahrbahnen regeln (§ 10 Satz 2 des Gesetzes), bleibt vorbehalten.

§ 9.

Benutzungsgebührentarif.

Die „Reichsautobahnen" haben das ausschließliche Recht, Benutzungsgebühren zu erheben. Ausnahmen von Satz 4 des § 13 Abs. 1 des Finanzausgleichsgesetzes vom 27. April 1926 in der Fassung des Gesetzes vom 9. April 1927 (RGBl. I 1927 S. 91) dürfen nur mit Zustimmung des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen zugelassen werden.

Der Gebührentarif wird von dem Vorstand der „Reichsautobahnen" festgesetzt. Er bedarf der Zustimmung des Verwaltungsrats und ist dem Reichsverkehrsminister vorzulegen.

Der Reichsverkehrsminister kann die mit Zustimmung des Verwaltungsrats getroffene Tariffestsetzung beanstanden. Über die Beanstandung beschließt die Reichsregierung. Geht den „Reichsautobahnen" nicht innerhalb von 20 Tagen eine Beanstandung oder eine abschließende Antwort des Reichsverkehrsministers zu, so gilt der Tarif als genehmigt.

Die Reichsregierung kann diejenigen Änderungen der Tarife verlangen, die sie für notwendig hält.

§ 10.

Steuerbefreiung.

Die „Reichsautobahnen" sind von jeder direkten Steuer auf Rein- oder Roheinnahmen, auf ihr bewegliches oder unbewegliches Eigentum oder auf ihr Personal und von jeder sonstigen direkten Steuer des Reichs, der Länder, der Gemeinden und anderer öffentlichen Körperschaften befreit.

§ 11.

Geltung der Gesetze.

Die „Reichsautobahnen" unterliegen der allgemeinen Gesetzgebung in keinem weiteren Umfange als die Deutsche Reichsbahn.

§ 12.

Generalinspektor.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestimmt die Linienführung und die Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen.

Die Bauausführungspläne werden von den „Reichsautobahnen“ aufgestellt und den Landespolizeibehörden zur Prüfung vorgelegt. Diese versehen sie mit ihren Prüfungsbemerkungen, nehmen zu etwaigen Einwendungen oder Einsprüchen Beteiligter gutachtlich Stellung und reichen sie dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen weiter. Der Generalinspektor stellt die Baupläne endgültig fest und entscheidet über alle von der Plangestaltung berührten Interessen.

§ 13.

Enteignung.

Die „Reichsautobahnen“ haben zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Vorschriften des § 38 des Reichsbahngesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1930 (RGBl. II S. 369) finden mit der Maßgabe Anwendung, daß für die endgültige Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten und für die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung an die Stelle des für die Aufsicht über die Eisenbahnen zuständigen Reichsministers der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen tritt.

§ 14.

Sicherheitsvorschriften.

Die „Reichsautobahnen“ haben dafür einzustehen, daß ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördliche Abnahmen finden nicht statt.

§ 15.

Aufsichtsrecht der Reichsregierung.

Die Reichsregierung hat die Aufsicht über die „Reichsautobahnen“. Sie hat insbesondere

1. die Aufsicht darüber, daß die „Reichsautobahnen“ gemäß den Gesetzen und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft verwaltet werden, und zwar unter Beachtung der besonderen Rechte und Pflichten, die sich für die Geschäftsführung der „Reichsautobahnen“ aus den Bestimmungen dieser Verordnung und der Satzung ergeben; sie kann sich zu diesem Zweck jederzeit über die Wirtschafts- und Rechnungsführung der „Reichsautobahnen“, namentlich auch durch Einsichtnahme bei den Außenstellen, unterrichten und sich alle erforderlichen Auskünfte erteilen lassen,
2. die Aufsicht darüber, daß die „Reichsautobahnen“ samt allen Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten werden und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wird;
3. die Genehmigung
   a) zur dauernden Einstellung des Betriebes einer Kraftfahrbahnstrecke oder einer wichtigen Zubringerstraße,
   b) zu allgemeinen grundlegenden Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen. Die konstruktive Durchbildung ist ausschließlich Sache der „Reichsautobahnen“;
4. die Genehmigung zur Gründung oder zum Erwerb von anderen Unternehmungen oder zur Beteiligung an anderen Unternehmungen;

5. die Mitwirkung bei Aufstellung der Tarife nach § 9 der Verordnung.

Die Reichsregierung ist befugt, ihre Aufsichtsrechte ganz oder teilweise auf den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen zu übertragen und denselben mit der Durchführung aller ihr notwendig erscheinenden Maßnahmen zu betrauen.

§ 16.

Anwendbarkeit anderer gesetzlicher Bestimmungen.

Die Vorschriften der Verfassung des Deutschen Reiches über die Reichseisenbahnen, das Reichsbahngesetz und alle sonstigen die Reichseisenbahnverhältnisse regelnden gesetzlichen Bestimmungen finden nur insoweit unmittelbare Anwendung, als sie durch das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" oder durch diese Verordnung ausdrücklich aufrechterhalten sind.

§ 17.

Befugnisse des Generalinspektors in bezug auf das allgemeine Straßenwesen.

Zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landstraßennetzes hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht, von den Ländern, Provinzialverbänden und sonstigen Landstraßenunterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau ihrer Straßen zu verlangen.

Im Interesse der Einheitlichkeit obliegt es dem Generalinspektor, für die Planung, den Neu- und Ausbau des allgemeinen Straßennetzes Richtlinien zu erlassen und die Durchführung im Einzelfall zu überwachen.

Diese Befugnis des Generalinspektors gegenüber den Wegeunterhaltungspflichtigen erstreckt sich auf alle dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege.

§ 18.

Einspruchsrecht zugunsten der Reichsautobahnen.

Gegen Bauvorhaben, durch die der Ausbau und die Entwicklung des Unternehmens „Reichsautobahnen" beeinträchtigt wird, steht dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht des Einspruchs zu. Der Einspruch hat die Wirkung, daß die von den Landstraßenunterhaltungspflichtigen geplanten Arbeiten unterbleiben müssen.

Gegen die Einlegung des Einspruchs steht dem Landstraßenunterhaltungspflichtigen das Recht der Beschwerde zu. Über die Beschwerde entscheidet die Reichsregierung nach Anhörung der beteiligten Landesregierungen.

Verordnung über die Wahrnehmung der staatlichen Hoheits- und Aufsichtsbefugnisse gegenüber der Deutschen Reichsbahn in Österreich.

Vom 30. Mai 1938 (Reichsgesetzblatt I S. 605).

(RGBl. I vom 31. Mai 1938 Nr. 86 [Seite 605].)

Auf Grund des Artikels III des Gesetzes vom 13. März 1938 über die Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich (RGBl. I S. 237) wird folgendes verordnet:

§ 1.

(1) Vom 1. Juni 1938 ab werden die staatlichen Hoheits- und Aufsichtsbefugnisse gegenüber der Deutschen Reichsbahn in Österreiach unmittelbar vom Reichsverkehrsminister wahrgenommen.

(2) Ausgenommen sind folgende Angelegenheiten, in denen der Reichsstatthalter (Österreichische Landesregierung) — Ministerium für Handel und Verkehr — als Eisenbahnbehörde die vorerwähnten Befugnisse bis auf weiteres im Namen des Reichs nach den bisher geltenden Vorschriften ausübt:

I.

Die Genehmigung der Entwürfe für Bauherstellungen und alle sonstigen Anlagen und Einbauten auf Eisenbahngrund und für Eisenbahnzwecke, soweit öffentliche Interessen oder Interessen Dritter berührt werden.

II.

Die in einzelnen Verwaltungsvorschriften vorgesehene Fällung von für andere Verwaltungsbehörden und für Gerichte bindenden Vorentscheidungen oder Entscheidungen bei Zusammentreffen von Eisenbahninteressen mit anderen öffentlichen oder öffentlich geschützten Interessen sowie die in einzelnen Verwaltungsvorschriften vorgesehene sonstige Mitwirkung bei Amtshandlungen anderer Verwaltungsbehörden.

III.

a) Die schiedsrichterliche Tätigkeit der Eisenbahnbehörde nach § 10 Abs. 1 Punkt g) des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, BGBl. Nr. 2/1929, und
b) die entscheidende Tätigkeit der Eisenbahnbehörde nach Maßgabe der Bestimmungen einzelner Eisenbahnbetriebs-, Anschluß-, Mitbenutzungs- oder Schleppbahnverträge.

IV.

a) Die Genehmigung der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und reglementarischer Sonderverfügungen, sofern sie nur das Land Österreich berühren.
b) Die Genehmigung der Tarife, an denen die Deutsche Reichsbahn ausschließlich mit ehemals von den Österreichischen Bundesbahnen betriebenen Linien und außerdem andere Eisenbahnen des Landes Österreich beteiligt sind, deren Tarife nach § 10 Abs. 1 Punkt e) des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, BGBl. Nr. 2/1929, dem Minister für Handel und Verkehr zur Genehmigung vorzulegen sind.
c) Die Festsetzung der Verhältniszahlen, nach denen im Sinne des § 8 Abs. 5 der Verordnung zur Durchführung des Eisenbahnverkehrssteuergesetzes 1924, BGBl. Nr. 289/1924, Beförderungspreise in fremder Währung umzurechnen sind.

V.

Die Überwachung der Druckgefäße und Druckbehälter der von der Reichsbahn betriebenen Eisenbahnen einschließlich der Bestellung der Prüfungskommissare für Dampf- und Elektrolokomotivführerprüfungen auf Grund der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 227/1927, und der Elektrolokomotivführerverordnung, BGBl. Nr. 30/1926.

VI.

Die Anordnung der ganzen oder teilweisen, vorübergehenden oder dauernden Einstellung des Betriebes von unrentablen, von der Deutschen Reichsbahn betriebenen Privatbahnlinien von geringerer Verkehrsbedeutung auf Grund des Artikels IV des Bundesbahnbudgetsanierungsgesetzes, BGBl. Nr. 17/1932.

VII.

Die Sicherung der Herstellung und Erhaltung der eisenbahnbücherlichen Ordnung und die Wahrung der eisenbahnbücherlich sichergestellten Gläubigerrechte auf Grund des Gesetzes über die Eisenbahnbücher, RGBl. Nr. 70/1874, und des Gesetzes über die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von Teilschuldverschreibungen, RGBl. Nr. 49/1874.

VIII.

Die Ausübung der Staatsaufsicht über die Sozialversicherungseinrichtungen der Eisenbahnen auf Grund der einschlägigen österreichischen Gesetze über die Sozialversicherung.

§ 2.

Diese Verordnung tritt am 1. Juni 1938 in Kraft.

Berlin, den 30. Mai 1938.

Der Reichsminister des Innern
In Vertretung: Pfundtner
Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller.

Bücherschau.

Besprechungen.

Treibe, Paul, Ministerialdirektor im Reichsverkehrsministerium. „Reichsbahnverkehrsprobleme unter dem Vierjahresplan". Verlag: Hanseatische Verlagsanstalt A.G., Hamburg. 25 Seiten. Preis: 1,20 RM.

Die Schrift ist die Wiedergabe eines Vortrages, den der Verfasser vor der Gesellschaft der Kaufleute im Hanseatischen Hochschulring über das obengenannte Thema gehalten hat. Aus berufenerem Munde als dem des Leiters der Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsabteilung des Reichsverkehrsministeriums konnte über dieses Gebiet wohl nicht gesprochen werden, und so ist es lebhaft zu begrüßen, daß der Vortrag durch die Veröffentlichung in Buchform auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht worden ist.

Der große Gedanke des Vierjahresplanes ist heute dem ganzen deutschen Volke verständlich und geläufig geworden. Man hat überall erkannt, daß die in ihm gestellte ungeheure Aufgabe die äußerste Anspannung aller Kräfte der deutschen Wirtschaft verlangt. Um so mehr darf eine Arbeit aufmerksamste Würdigung beanspruchen, die die Mitwirkung des bedeutendsten Wirtschaftskörpers des Reiches an der Durchführung des Vierjahresplanes behandelt.

In der Einleitung weist der Verfasser darauf hin, daß für die nächste Zukunft die deutsche Wirtschaft und mit ihr die Reichsbahn — diese als größtes wirtschaftliches Unternehmen, als größter Arbeitgeber, als größter Auftraggeber und als größter Frachtführer — ganz und gar im Zeichen des Vierjahresplanes und der Aufrüstung und damit einer weitgehenden Autarkie stehen werden. Bei der engen Verflechtung der Reichsbahn mit der deutschen Wirtschaft sei die Mitwirkung der Reichsbahn bei Lösung der zu bewältigenden Aufgaben von ganz besonderer, ja ausschlaggebender Bedeutung.

Da der Vortrag in der Hauptsache die Reichsbahnverkehrsprobleme behandeln will, untersucht der Verfasser in erster Linie die Aufgaben der Reichsbahn als Frachtführer. Hier liegen die Probleme naturgemäß auf dem Gebiet der Tarife und der Beförderungsleistungen. Auf beiden Gebieten gibt der Verfasser zunächst eine Darstellung dessen, was die Reichsbahn bereits in der Anfangsentwicklung des Vierjahresplanes geleistet hat.

Die Tarifprobleme, die die Reichsbahn schon gelöst oder noch zu lösen hat, gliedert der Verfasser in folgende acht Aufgabengruppen, die hier wegen der damit aufgestellten klaren Übersicht wiedergegeben seien. Dabei soll der Kürze halber bereits hier bei jeder Gruppe in Klammern die Zahl der anläßlich des Vierjahresplanes schon gewährten ermäßigten Ausnahmetarife angegeben werden, die der Verfasser in seinen weiteren Ausführungen nachweist. Die acht Aufgabengruppen sind:

1. Steigerung der Gewinnung von Kohle — (2)
2. Eisenproduktion aus heimischem Erz — (33)
3. Gewinnung und Erzeugung anderer, im Produktionsprozeß wichtiger Metalle bzw. Ersatzmetalle aus deutschem Stoff (Kupfer, Blei, Zink, Aluminium, Magnesit, Legierungen und dgl.) — (16)
4. Erzeugung der flüssigen Treibstoffe und anderer Öle und Fette — (7)
5. Erzeugung des deutschen Gummis (Buna) — (2)
6. Erzeugung der deutschen Web- und sonstigen Faserstoffe — (20)
7. Verschiedene Erzeugungen im Rahmen der Holzverzuckerung — (1)
8. Sicherung der Ernährung, vor allem durch Steigerung der landwirtschaftlichen Erzeugung — (4).

(Hierzu sei ergänzend bemerkt, daß in der Zwischenzeit bereits einige weitere Ausnahmetarife für Zwecke des Vierjahresplanes bewilligt worden sind.) Die gewährten Tarifermäßigungen beziehen sich je nach dem Bedürfnis auf die vier Transportvorgänge, die hierbei in Frage kommen, nämlich auf die Beförderung 1. der Roh- und Brennstoffe, 2. der für die Erzeugung sonst erforderlichen Grundstoffe, 3. der Halbzeug- und Vorprodukte, 4. der Erzeugnisse selbst.

Da die Reichsbahn bei fast allen diesen Tarifen zur Erreichung der Ziele des Vierjahresplanes auf tonnenkilometrische Einheitssätze heruntergegangen ist, die nur im Hinblick auf eine entsprechende Verkehrszunahme vertretbar erscheinen, untersucht der Verfasser in seinen weiteren Darlegungen, inwieweit dieser Mehrverkehr wirklich als durch die Tarifermäßigungen geschaffener Neuverkehr tarifkalkulatorisch bewertet werden kann. Er kommt hier zu interessanten Schlußfolgerungen. So könne z. B. der neue Verkehr an Zellwollprodukten wegen des dadurch verursachten Wegfalls des Einfuhrverkehrs von Wolle und Baumwolle nicht als wirklicher Neuverkehr angesehen, ja, er könne nicht einmal als Ersatzverkehr bewertet werden, da Wolle und Baumwolle zu viel höheren Tarifen befördert worden seien. Andrerseits erfordere aber die Zellwolleherstellung zahlreiche Vortransporte für die Urstoffe — der Verfasser rechnet mit mindestens sechs —, und so sei hier und ebenso auch bei anderen Gütern des Vierjahresplanes der Verkehrsumfang tatsächlich doch erheblich größer als früher. Als Beweis könne die Verkehrssteigerung (in Tonnen) der Monate Januar bis August 1937 gegen die gleichen Monate 1935 in Höhe von 24,2 % dienen. (Für das ganze Jahr 1937 gegen 1935 ist sie inzwischen mit 22,3 % festgestellt.) Verkehrssteigernd habe beim Vierjahresplan aber nicht nur das Anwachsen der Verkehrsmengen, sondern auch das verkehrsgeographische Moment gewirkt, da bei dem angebahnten rein deutschen Wirtschaftsumlauf der Reichsbahn vielfach Massenrohstoffe auf längere Entfernungen zugefallen seien, was sich für den angegebenen Zeitabschnitt in einer Zunahme der durchschnittlichen Beförderungsstrecke von 163 km auf 166,4 km bemerkbar mache. Im Anschluß hieran belegt der Verfasser die verkehrssteigernde Wirkung des Vierjahresplanes auch noch ausführlich und überzeugend mit statistischen Angaben über die geleisteten Tonnenkilometer und über die Wagengestellung. Aus diesem reichen Zahlenwerk sei hier nur die Rekordziffer

der Höchstgestellung von 166 471 Wagen am 16. November 1937 gegenüber der Höchstgestellung vom 17. November 1936 mit 154 498 Wagen erwähnt.

Nach dieser Darlegung über die bisherigen Aufgaben und Leistungen der Reichsbahn im Anfangsstadium des Vierjahresplanes wendet sich der Verfasser den Problemen der nächsten Zukunft zu. Er verweist hier auf die teils schwebenden, teils bereits in der Ausführung begriffenen großen Projekte der Reichsregierung und der Wirtschaft. Hierzu gehören: die Verlegung lebenswichtiger Industrien nach Mitteldeutschland und die Schaffung großer neuer Industrieunternehmungen in diesem Gebiet, die Anlagen zur Herstellung von synthetischen Treibstoffen, von künstlichem Kautschuk (Buna), von Zellwolle, die Anlagen für Aluminium-, Kupfer-, Eisenerzgewinnung und -verarbeitung, hierbei besonders die gewaltigen Planungen der Reichswerke AG. für Erzbergbau und Eisenhütten Hermann Göring, ferner die Erweiterung in den Anlagen für Erdölgewinnung, im Kalibergbau und in den Anbauflächen für Zuckerrüben und Flachs. Schließlich seien anzuführen die grundlegenden Umgestaltungen von Berlin, Hamburg, München und Nürnberg. Vielleicht hätte hier, wenn auch nicht unmittelbar zum Vierjahresplan gehörig, als noch lange nicht abgeschlossene große Aufgabe auch noch der weitere Ausbau des Reichsautobahnnetzes erwähnt werden können.

An der Bewältigung aller dieser Aufgaben ist die Reichsbahn sowohl bezüglich ihrer Betriebsanlagen und ihres Fahrzeugparkes als auch hinsichtlich der Beförderungsleistungen und der Tarifgestaltung maßgebend beteiligt und vor gewaltige Anforderungen gestellt. Daß die Reichsbahn diesen Riesenaufgaben gegenüber gerüstet sein und finanziell stark dastehen muß, daß also ihre Finanzen gesund erhalten werden müssen, darin sieht der Verfasser mit Recht das entscheidende Hauptproblem für die Reichsbahn in der nächsten Zukunft. Er behandelt daher im zweiten Teil seines Vortrages diesen Punkt ausführlich. Er warnt hier eindringlich vor einer falschen und zu optimistischen Beurteilung der Finanzlage der Reichsbahn etwa auf Grund der guten Entwicklung der Einnahmen der Reichsbahn im letzten Jahre. Die voraussichtliche Mehreinnahme 1937 gegenüber 1936 von 415 Mill. RM (nach dem Geschäftsbericht für 1937 sind diese Mehreinnahmen inzwischen auf 435 Mill. RM festgestellt) dürften nicht darüber hinwegtäuschen, daß auch auf der Ausgabenseite naturgemäß eine ganz erhebliche Steigerung eingetreten sei, was sehr eingehend im einzelnen nachgewiesen wird. Das gleiche Bild werde sich für 1938 ergeben, wobei besonders zu bedenken sei, daß neben den steigenden Aufwendungen für die Betriebsführung, für die Vorhaltung, Vergrößerung und Vermehrung von Bahnanlagen und Fahrzeugen und für die Kapitalrechnung auch die großen Ausgaben für die begonnenenBauten (Nordsüd-S-Bahn in Berlin, Rhein-Ruhr-Programm), für die Durchführung des Vierjahresplanes, für die Umgestaltung der Großstädte, für Industrieverlagerungen und Verkehrsumschichtungen zum weitaus größten Teil mit eigenen Kassenmitteln durchgeführt werden müssen. Selbst bei weiterer Steigerung der Einnahmen könne es daher fraglich sein, ob die etwaigen Überschüsse auch nur annähernd dazu ausreichen werden. Im Hinblick auf diese Sachlage könne daher an allgemeine Tarifermäßigungen weder

im Personenverkehr noch im Güterverkehr gedacht werden, wie sie unter Hinweis auf die Einnahmensteigerung vielfach verlangt würden. Die unbedingt notwendigen Tariferleichterungen könnten vielmehr auch fernerhin nur durch eine auf die geschilderte Finanzlage Rücksicht nehmende, sehr vorsichtige Ausnahmetarifpolitik geschaffen werden.

Wie ernst die Warnungen des Verfassers vor einem falschen Optimismus gewertet werden müssen, zeigt auch der inzwischen erschienene Geschäftsbericht der Reichsbahn für 1937, aus dem hier nur die Feststellung angeführt sei, daß sich infolge Steigerung der Ausgaben der Überschuß der Betriebsrechnung, der 1936 rund 471,8 Mill. RM betragen hatte, im Jahre 1937 auf rund 295,3 Mill. RM vermindert und daß sich die Betriebszahl von 88,16 auf 90,60 erhöht hat. Zu alledem neu hinzugetreten sind nun seit dem Erscheinen des besprochenen Buches auch noch die überaus großen finanziellen Anforderungen organisatorischer, personeller, baulicher und betrieblicher Art, die die Eingliederung des österreichischen Eisenbahnnetzes an die Reichsbahn stellen wird, ferner die Aufwendungen, die sich auch für die Reichsbahn aus den Riesenplanungen für die wirtschaftliche Erschließung der neuen deutschen Ostmark, insbesondere zur Ausbeute der Bodenschätze an Eisen- und anderen Erzen, des Holzreichtums und der Wasserkräfte Österreichs, sowie aus dem Ausbau des Rhein-Main- und Donau-Kanals und der Donauhäfen ergeben müssen. Unter den von der Reichsbahn zu lösenden Problemen ist dieses neu aufgetretene naturgemäß sogar eines der schwierigsten.

Im Beförderungs- und Wagendienst steht, wie der Verfasser weiter ausführt, das Fahrzeugbeschaffungsproblem im Vordergrund, da die Reichsbahn zur Erfüllung der Aufgaben des Vierjahresplanes einer ganz umfassenden Auffüllung des Güterwagen-, Personenwagen- und Lokomotivparkes bedarf. Bei dem an vielen Stellen notwendigen Um- und Ausbau der Betriebs- und Verkehrsanlagen spielen die Umbaupläne des Führers in den schon genannten Großstädten mit den Veränderungen und Neuanlagen der Reichsbahn und der städtischen Nahverkehrsmittel eine besondere Rolle. Hierzu bemerkt der Verfasser, daß die Reichsbahn bemüht sei, das Zusammenarbeiten mit den Nahverkehrsmitteln in friedliche Bahnen zu leiten, damit jeder zu seinem Recht komme.

An diesen Gedanken anschließend behandelt der Verfasser sodann das vielbesprochene, im Rahmen des Vierjahresplanes besonders brennend gewordene Problem des Wettbewerbs der Reichsbahn mit den anderen Verkehrsträgern, der Binnenschiffahrt und dem Kraftwagen, wobei er betont, daß die Reichsbahn weder der Binnenschiffahrt noch dem Kraftwagen irgendwie feindlich gegenüberstehe.

Für den Ausgleich zwischen Reichsbahn und Binnenschiffahrt liege die Sache verhältnismäßig einfach, da hier eine vom Reichsverkehrsminister gelenkte, angemessene Verkehrsaufteilung stattfinde, die auf der einen Seite durch Wettbewerbstarife, aber auch durch Umschlagstarife, auf der anderen Seite durch das staatliche Schleppmonopol und durch Schleusen- und Hafengebühren gesteuert werde. Daß die Binnenschiffahrt hierbei nicht schlecht fahre, zeige die Tatsache, daß sie am Gesamtverkehr der Reichsbahn und der Binnenwasserstraßen 1925 mit 17,4 %, 1936 aber mit 20,4 % beteiligt gewesen sei.

Wie viel schwieriger das Problem des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen liegt, zeigt der Verfasser in seinen Schlußbetrachtungen. Für den Werkverkehr und den Nahverkehr des Kraftwagens fehlt es bisher überhaupt an einer verkehrsregelnden Norm. Für den Güterfernverkehr hat das am 1. April 1936 in Kraft getretene Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen infolge organisatorischer und tarifarischer Mängel das Problem Schiene—Kraftwagen noch keineswegs gelöst. Daß in der Erfüllung der gewaltigen Aufgaben, die der Vierjahresplan allen Frachtführern stellt, dem Kraftwagen nicht ungerechtfertigte Hemmungen bereitet werden dürfen, ist für den Verfasser selbstverständlich, ebenso aber auch, daß die gemeinwirtschaftlich arbeitende Verkehrsbedienung der Reichsbahn nicht durch den Kraftwagenwettbewerb in Frage gestellt werden darf. Die Schwierigkeit liegt, wie der Verfasser richtig hervorhebt, darin, daß ein gemeinwirtschaftlicher Verkehrsträger, die Reichsbahn, einem völlig privatwirtschaftlich eingestellten Wettbewerber gegenübersteht. Es sei daher nicht richtig, die Lösung allein oder vorwiegend auf tariflichem Gebiet suchen zu wollen, vielmehr werde besonderes Gewicht auf die Organisation zu legen sein, die nach Ansicht des Verfassers einen gemeinnützigen Charakter erhalten müsse. Hierzu bedürfe es keineswegs eines Monopols. Bei richtiger Organisation werde auch unter Beibehaltung des privaten Unternehmertums dem gemeinwirtschaftlichen Gedanken, bei dem eine Gefährdung des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems der Reichsbahn unterbleibe, Rechnung getragen werden können. Der Verfasser verhehlt sich nicht die Schwierigkeit der Lösung dieses — auch für den Vierjahresplan bedeutungsvollen — leider noch immer offenen Problems, er schließt aber mit der Überzeugung, daß die Zusammenlegung der gesamten Verkehrspolitik sowohl der Eisenbahn wie des Kraftwagens in der Hand des Reichsverkehrsministers eine möglichst ausgleichende und gerechte Lösung des Problems verbürge.

Die Ausführungen des Verfassers, die hier nur in den wesentlichsten Punkten skizziert werden konnten, kennzeichnen in trefflicher Weise die vielseitigen Probleme, vor die sich die Reichsbahn im Hinblick auf den Vierjahresplan gestellt sieht, die sie aber alle dank der ihr innewohnenden Tatkraft ebenso bewältigen wird, wie auch die Zielsetzungen des Vierjahresplanes in ihrer Gesamtheit unter der straffen nationalsozialistischen Staatsführung ganz gewiß ihre Erfüllung finden werden.

Das besprochene Buch kann zu eingehendem Studium bestens empfohlen werden. *Dr. Domsch.*

Spiess, Dr. Walter. Der Eisenbahntarif und seine Beeinflussung durch die konkurrierenden Verkehrsmittel. Verlag: W. Kohlhammer, Stuttgart. 20 S. Preis 0,90 RM.

Auf dem Tage der deutschen Wirtschaftswissenschaft in Berlin im Oktober 1937 hat der als Eisenbahntarifreferent des Reichsverkehrsministeriums und als Verfasser zahlreicher Abhandlungen tarif- und wirtschaftspolitischer Art bestens bekannte Verfasser einen Vortrag über

das oben angegebene Thema gehalten, der jetzt von der Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft im Rahmen ihrer Schriftenreihe veröffentlicht worden ist. Die kleine Schrift bildet einen wertvollen Beitrag zur Klärung der vielerörterten schwierigen Fragen eines gesunden Ausgleichs in der Weiterentwicklung und in der Zusammenarbeit unserer Verkehrsmittel.

In der Einleitung wendet sich der Verfasser sehr entschieden gegen die grundsätzlich falsche Betrachtungsweise des Problems: Eisenbahn und andere Verkehrsmittel (insbesondere Schiene und Straße), die einen Ausgleich zwischen beiden Verkehrsmitteln in einer Regelung des Preisverhältnisses nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten, d. h. auf Grund der Selbstkosten, sucht. Für die „Verkehrspreisbildungsfrage" hätten ausschließlich volkswirtschaftliche Belange maßgebend zu sein, und zwar für alle Verkehrsunternehmungen. Gelte dies schon von der Tarifpolitik ganz allgemein, so insbesondere in einem Land, das zu vier Fünftel auf Eisenbahnverkehr stehe und dessen Eisenbahnverkehr zu neun Zehntel Reichsbahnverkehr, also eigener Verkehr des Reiches sei. Verkehrsbewältigung und Verkehrsvorsorge seien immer mehr unmittelbare Staatsaufgabe geworden. Die Verkehrsorgane seien volkswirtschaftliches Werkzeug des Staates. Betriebswirtschaftliche Betrachtung habe hier grundsätzlich auszuscheiden.

Dieser Grundeinstellung kann man durchaus beipflichten. Wenn allerdings der Verfasser in diesem Zusammenhang ausführt: ein Land, dessen Verkehrsorgan Eigentum des Reiches sei und dem Reichsbetrieb unterliege, könne die verkehrspolitischen Probleme vollkommen losgelöst von dem Gesichtspunkte einer Eigenfinanzierung, einer Auskömmlichkeit des Verkehrs in sich selbst behandeln, so geht das wohl etwas zu weit, denn es steht mit der Tatsache im Widerspruch, daß sich die Reichsbahnwirtschaft, losgelöst von der allgemeinen Finanzwirtschaft des Reiches, in sich selbst zu tragen hat, daß also der Verkehr in seiner Gesamtheit die Selbstkosten decken muß.

Von dem Gedanken der nur volkswirtschaftlichen Aufgabe der Tarifpolitik ausgehend, legt der Verfasser sodann in überzeugender Weise dar, wie der Eisenbahnnormaltarif, der ungeachtet der für Sonderzwecke geschaffenen Ausnahmetarife allein als maßgebender Transportpreismesser gelten kann, die — ganz besonders im neuen totalen und sozialen Staate erstrebte — Wahrung einer höheren wirtschaftlichen Gerechtigkeit erfüllt, wie er der volkswirtschaftlichen Aufgabe, allen in der Arbeit stehenden Betrieben an ihrem Standorte jeweils gleiche Erzeugungs- und Absatzvoraussetzungen zu gewähren und zu erhalten, gerecht wird. Der Hinweis darauf, daß in kleinerem Rahmen auch die Kraft, Licht und Wasser darbietenden Unternehmungen unter konzessionsmäßig auferlegtem Tarifzwang sowie die Reichspost als ideal wirkendes Reichstariforgan der gleichen volkswirtschaftlichen Aufgabe gleicher Erzeugungs- und Absatzvoraussetzungen gerecht werden, erscheint an dieser Stelle nicht unwichtig. Mit der „positiven Sicherheit", daß jeder Deutsche jederzeit von jeder Station sein Gut (oder seine Person) zum Tarifpreise befördern lassen könne, und mit der „negativen Sicherheit", daß kein anderer Verkehrsinteressent gleiches Gut in

gleicher Verkehrsbeziehung zu billigerem Preise als zu dem Tarife selbst befördern könne, habe der Eisenbahnnormaltarif eines der volkswirtschaftlichen Grundelemente und eine lückenlose Planung des Standortranges für das gesamte deutsche Gebiet gebildet.

Bei der nun folgenden Auseinandersetzung mit der drohenden Beeinträchtigung der vorstehend dargestellten Sachlage durch Binnenschiffahrt und Kraftwagen bespricht der Verfasser in längeren Darlegungen zunächst den Wettbewerb der Binnenschiffahrt. Er weist hier überzeugend hin auf den großen Unterschied, der sich ergibt, wenn man das Problem Eisenbahn—Binnenschiffahrt unter dem Gesichtspunkt der Betriebswirtschaft oder wenn man es unter dem der Volkswirtschaft betrachtet. Betriebswirtschaftlich und vom Reichsbahnstandpunkt aus gesehen bewertet er die Gefahr des Wettbewerbs der Binnenschiffahrt für die Reichsbahn nach den zahlenmäßig belegten Erfahrungen der letzten Jahre höher als die des Kraftwagenwettbewerbs. Volkswirtschaftlich aber liege es gerade umgekehrt. Da durch die Binnenschifffahrt andere Frachtpreisverhältnisse nur entlang bestimmter Wasserläufe und in der Hauptsache nur für Großtransporte (Massengüter) entständen, könne infolge dieser räumlichen und sachlichen Beschränkung der Binnenschiffahrt die „volkswirtschaftliche Standortfunktion" des Eisenbahntarifs durch die Binnenschiffahrt nicht berührt werden. Wie denn auch die Binnenschiffahrt nur betriebswirtschaftliche Sonderwünsche auf Ausnahmetarife zu den Binnenumschlagsplätzen geltend mache. In solchen Fragen der Abgrenzung des Besitzstandes werde man sich verständigen können und müssen. Gerade aus dieser Darlegung ergibt sich die durchaus objektive und lediglich von höheren volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgehende Einstellung des Verfassers.

Ganz anders als bei der Binnenschiffahrt liegt es nach den weiteren Ausführungen beim Wettbewerb des Kraftwagens. Hier handle es sich tatsächlich um eine Gefährdung des durch den Eisenbahntarif für den ganzen deutschen Raum gewährten allgemeinen Entfernungsmaßstabes. Zum Nachweis dessen legt der Verfasser in den folgenden beiden Abschnitten dar, wie die durch den Eisenbahntarif gewährte gesamtdeutsche Raumrangordnung bedroht ist rein maschinentechnisch durch den privateigenen (werkeigenen), weiterhin aber vor allem auch tariftechnisch durch den gewerblichen, entgeltlichen Kraftwagengüterverkehr. Die von ihm als maschinentechnisch bezeichnete, d. h. die auf der technischen Leistungsfähigkeit des Kraftwagens beruhende Beeinträchtigung der früheren Alleinherrschaft des Eisenbahntarifs als Raummesser weist er an Hand einiger Entfernungsziffern überzeugend nach. Während der frühere Pferdefuhrverkehr im wesentlichen nicht über 10 km hinausgegangen, von dieser Entfernung an also für die Beförderungskostenberechnung allein der Eisenbahntarif maßgebend gewesen sei, habe sich die Entfernung, für die der Eisenbahntarif nicht mehr die allein maßgebende Beförderungskostengrundlage bilde, zum mindesten verzehnfacht. Selbst für den gewerblichen Kraftwagenverkehr habe man schon vor Jahren bis zur Entfernungsgrenze von 50 km auf jeden Regelungsversuch verzichtet, also insoweit den Raummaßstab des Eisenbahntarifs verloren gegeben. Aber auch diese Grenze werde im

privateigenen Personenverkehr und im Werkverkehr weit, ja um mehr als das Doppelte überschritten. Demgegenüber rechnet der Verfasser mit einer allgemeinen, alle Verkehrsmittel berücksichtigenden deutschen Verkehrsdurchschnittsentfernung von rund 300, höchstens 400 km und schließt daraus, daß bei strenger Auffassung der Eisenbahntarif in allein bestimmender Weise nur noch für die Hälfte aller praktisch in Betracht kommenden Transportentfernungen den volkswirtschaftlich zweifelsfreien Entfernungsmaßstab vorschreibt. Somit sei die Wohltat einheitlicher tarifarischer Frachtpreismessung und Entfernungsplanung schon „rein maschinentechnisch" durch den Kraftwagenverkehr weitgehend verlorengegangen.

Weit bedenklicher noch erscheint dem Verfasser, und damit kommt er wohl zu dem Hauptpunkt der ihm vorschwebenden Zielsetzung seiner Ausführungen, die tariftechnische Bedrohung des Eisenbahntarifs durch die wirtschaftlich zugelassene, ja in gesetzliche, feste Form gegossene Organisation eines entgeltlichen Kraftwagengüterverkehrs, die neben dem Eisenbahntarif für Beförderungen über alle Entfernungen eine zweite Frachtpreistafel veröffentlicht hat. Der bekanntlich durch Gesetz vorgeschriebenen grundsätzlichen Übernahme des Eisenbahntarifs auf den gewerblichen Kraftwagen lag zwar der richtige Leitgedanke zugrunde, jede volkswirtschaftliche Bedrohung der durch den Eisenbahntarif geschaffenen Entfernungsmaßstabsverhältnisse durch den gewerblichen Lastkraftwagen abzuwenden. Daß dieses Ziel aber nicht erreicht worden ist, sucht der Verfasser in seinen weiteren Darlegungen nachzuweisen, deren Inhalt hier nur kurz angedeutet werden kann.

Eine materielle Tarifgleichheit sei mit der gesetzlich vorgeschriebenen Übernahme des Eisenbahntarifs auf den Kraftwagen nicht erreicht. Einmal hätten dem Kraftwagen gewisse Rohstoffe und Massentransporte (Tarifklassen E, F und G) nicht überlassen werden können — also eine sachliche Einschränkung. Hierzu ist allerdings zu bemerken, daß inzwischen durch Erlaß des Herrn Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 2. April 1938 der Reichskraftwagentarif mit Gültigkeit vom 15. April 1938 auf sämtliche Regelwagenklassen des Deutschen Eisenbahngütertarifs sowie auf über 200 Ausnahmetarife erweitert worden ist. Die vom Verfasser erwähnte sachliche Einschränkung besteht also nicht mehr. Zum andern — dieser praktisch viel bedenklichere Unterschied besteht noch — ergebe sich eine räumliche Ausdehnung der Kraftwagenpreistafel gegenüber dem Eisenbahntarif aus der Tatsache, daß der Kraftwagen zu den gleichen Tarifsätzen, wie sie nach dem Eisenbahnnormaltarif für die nächstgelegene Eisenbahnstation gelten, auch von und nach Orten abseits des Schienenweges befördere, während beim Bahntransport die zum Teil erheblichen Kosten für An- und Abfuhr hinzukämen.

Der Verfasser spricht hier ganz absichtlich von der „Kraftwagenpreistafel" im Gegensatz zu dem Begriff eines „Tarifs". Da dem sog. Kraftwagentarif zum wirklichen Tarifcharakter die Machtelemente: Tarifzwang, Beförderungszwang, Fahrplanzwang fehlten, sei er eben gar kein Tarif, sondern ein „ganz liberalistisches, freibleibendes Angebot" und entbehre insoweit des volkswirtschaftlichen Wertes. In dieser

Aufzählung der fehlenden „Machtelemente“ ist m. E. das Wort „Tarifzwang“ nicht am Platze, denn das in § 14 (2) des Güterfernverkehrsgesetzes vom 26. Juni 1935 enthaltene Verbot von Ermäßigungen des Beförderungsentgeltes und anderer Vergünstigungen, die nicht veröffentlicht worden sind und nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, ist doch nichts anderes als Tarifzwang. Aber allerdings ist der Tarifzwang wertlos, wenn der Beförderungszwang fehlt, ganz abgesehen von der Schwierigkeit der Überwachung der Einhaltung des Tarifs, und das meint wohl der Verfasser mit seiner Aufzählung, denn er fährt fort: An sich wäre wohl eine räumliche Ausweitung des Eisenbahntarifs über die Zahl der Bahnstationen hinaus durch einen Kraftwagentarif erwünscht, solange aber die Beförderungspflicht nicht eingeführt sei, bilde der Kraftwagentarif nicht nur ein harmloses Anhängsel, sondern vielmehr eine direkte Gefahr für den Eisenbahntarif. Einen vollkommen gleichen Tarif für zwei technisch ganz verschiedene Verkehrsmittel einzuführen, sei zwar unmöglich, andererseits würden aber zwei voneinander unabhängige Tarife für Eisenbahn und Kraftwagen zu einer ungeheuren Fehlleitung volkswirtschaftlichen Kapitals und zu einer Verewigung des raumordnungsmäßigen Durcheinanders führen. Nicht mit Unrecht weist der Verfasser darauf hin, daß in einem Lande, das bei der Abwicklung seiner Geschäfte auf Planmäßigkeit und Durchsichtigkeit abzukommen suche, das Rechnen mit doppeltem Boden, wie es jetzt bei den meisten Beförderungskalkulationen Platz greife, immer mehr auch gerade volkswirtschaftlich als Nachteil empfunden werde.

Der Verfasser schließt seine Ausführungen mit folgendem Wunsch:

„Der Durchbruch wieder zu einer einzigen, alleingültigen Entfernungstransportrechnung, zum allgemeingültigen, auf weiteste Umschlagsmöglichkeiten gegründeten Eisenbahn-Kraftwagen-Tarif wird sich als die gegebene Form immer wieder bei den Erörterungen darbieten müssen, und dies Ergebnis wird zu begrüßen sein, ob der dann entstehende Tarif noch ausdrücklich Eisenbahntarif genannt oder allgemein nur als Entfernungskostentarif bezeichnet werden wird, und ob dabei die dann allerdings unentbehrliche einheitliche Beförderungsorganisation als unmittelbares Reichsinstitut hinter diesen Tarif gestellt oder nur imperativisch den in dem Beförderungsgeschäft verbleibenden privaten und öffentlichen Transportunternehmungen zu vorbehaltlosem Zusammenwirken vorgeordnet wird. . . . Es wird Aufgabe jeder Neugestaltung sein, auch unter den veränderten technischen Voraussetzungen eine zwar den technischen Fortschritt nicht hemmende, aber die volkswirtschaftliche Gerechtigkeit für Arbeit und Boden doch erneut mit tarifarischer Macht stabilisierende Meisterung des deutschen Raum-Maß-Problems uns zu bescheren.“

Ob das Vorstehende nicht vorerst noch für längere Zeit ein Wunschtraum bleiben wird, sei dahingestellt. Jedenfalls gebührt der Arbeit das Verdienst, in der Fülle der über das Thema Eisenbahn—Kraftwagen erschienenen Veröffentlichungen, von denen die meisten viel zu sehr unter Vernachlässigung der volkswirtschaftlichen die betriebswirtschaftliche Seite betonen, in klaren Darlegungen die Gefährdung der volkswirtschaft-

lich so bedeutungsvollen Aufgabe und Wirkung des Eisenbahntarifs als Raum-, Standorts- und Entfernungsordner der deutschen Wirtschaft durch die bisher unzulängliche organisatorische und tarifliche Eingliederung des Kraftwagens in das Verkehrssystem aufgezeigt zu haben. Ganz deutlich geht aus den Gedankengängen hervor, wenn dies auch nur im Schlußsatz angedeutet ist, daß die Voraussetzung für eine befriedigende Regelung nur eine grundsätzliche organisatorische Neuordnung des gesamten gewerblichen Kraftwagenverkehrs in der Hand oder unter straffer Leitung des Reiches sein kann.

Es wäre interessant gewesen, zu hören, wie sich der Verfasser den Aufbau des erstrebten Einheitsentfernungstarifs denkt. Ob Eisenbahnentfernung mit Zuschlägen für An- und Abfuhr, ob mittlere Entfernung zwischen Eisenbahn und Straße, beides selbstverständlich unter Aufrechterhaltung der Segnungen des Staffeltarifs, oder wie sonst, ferner auch, wie die Reichsautobahnen in das neue Entfernungssystem eingegliedert werden sollen usw. Daß er für Eisenbahn und Kraftwagen die wegen einer geradezu verheerenden Umwälzung aller Standortverhältnisse und auch schon im Hinblick auf die Selbstkosten m. E. unmögliche „Luftkilometrierung" der Reichspost ablehnt, nehme ich als selbstverständlich an. Alle diese Fragen sind ja aber wohl noch zu wenig geklärt. Auch würde ihre Behandlung den Rahmen und die Zielsetzung des auf beschränkte Zeit bemessenen Vortrages, um den es sich hier handelt, weit überschritten haben. Jedenfalls kann der Aufsatz als wertvoller Beitrag zu der Frage Eisenbahn—Kraftwagen zu nachdenklichem Studium empfohlen werden. *Dr. Domsch.*

Dengler, M., Oberingenieur. Erkundung von Verkehrswegen in Neuländern. 74 Seiten nebst 14 Abb. im Text. Verlag Julius Springer, 1938. Preis 5,70 RM.

Dieses kleine, aber sehr inhaltsreiche Buch wendet sich an (Bau-) Ingenieure und andere im Verkehrswesen stehende Männer, die in den sog. Ländern der Halb- und Unkultur Verkehrswege zu erkunden und ihre Bauausführung vorzubereiten haben; es gibt darüber hinaus aber auch den Ingenieuren und Architekten, die in entsprechenden Ländern städtebauliche und wasserwirtschaftliche Aufgaben durchzuführen haben, sehr wertvolle Hilfe.

Der Verfasser, der über eine umfangreiche Auslandspraxis verfügt, geht von dem Grundgedanken aus, daß die angehenden Ingenieure über das große Gebiet des „Trassierens" auf den Hochschulen und während der Ausbildungszeit bei den heimischen Verkehrsverwaltungen im wesentlichen nur im Rahmen der Verhältnisse unterrichtet werden können, die für die Länder mit Hochkultur maßgebend sind. In diesen aber sind die meisten Probleme viel einfacher, weil alle grundlegenden Fragen (geographischer, geologischer, klimatischer, hydrographischer, wirtschaftlicher, sozialer und politischer Art) vollkommen geklärt und in Karten, Büchern und Statistiken niedergelegt sind, während der Ingenieur im „Neuland" in vielen dieser Fragen oft

vor dem Nichts steht, so daß er genötigt ist, alles selbst zu ermitteln. Außerdem stehen ihm in einem Kulturland geschulte Hilfskräfte, sämtliche Instrumente, schon vorhandene Wege, die Hilfe der Behörden usw. zur Verfügung, während „draußen" die besonderen Schwierigkeiten des Verkehrs, der Unterkunft, der Sprache, der fremden Sitten, der ungeschulten Hilfskräfte, der Gefahren des Klimas usw. hinzukommen. Wie der Ingenieur diese Schwierigkeiten zu überwinden hat, wird in dem Buch kurz und klar und immer im Hinblick auf den praktischen Fall auseinandergesetzt.

Wir glauben, den reichen Inhalt des Werkes unseren Lesern am besten deutlich machen zu können, indem wir nachstehend die einzelnen Abschnitte stichwortartig anführen: Reiseausrüstung, technische Ausrüstung (namentlich Instrumente), geographische Ortsbestimmung, barometrische Höhenmessung, photographische Aufnahmen, geologische Verhältnisse (Gesteine, Einfluß von Wasser und Wind), wirtschaftliche Verhältnisse (Bevölkerung, Landwirtschaft, Bodenschätze), bauliche Betrachtungen (Baustoffe, Transportmittel, Arbeiterverhältnisse, Unterkunft, Verpflegung), allgemeine Festlegung des Verkehrswegs (Trassierungsgrundlagen, Linienführung), Kostenschätzung.

Insgesamt eine ausgezeichnete Anweisung, in der ein großer Schatz von Wissen, Erfahrung und sicherem Urteil niedergelegt ist.

Blum.

Reichsbahn-Handbuch 1937. Bearbeitet in den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums. Leipzig 1938. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H.

Mit der langerwarteten Ausgabe des Jahrgangs 1937 ist das Reichsbahn-Handbuch gegenüber der letzten Ausgabe 1933 wieder zu einem wirklichen „Handbuch" geworden. Von 99 Seiten ist die neue Ausgabe auf 249 Seiten gewachsen. Beigegeben ist eine mehrseitige Übersichtskarte der Deutschen Reichsbahn Maßstab 1 : 1 500 000 mit Kennzeichnung der Reichsbahndirektionsbezirke und der im Betrieb befindlichen und im Bau begriffenen Reichsautobahnen. Die Karte ist ein Meisterstück kartographischer Kleinarbeit. Nicht minder wird man die kleine Karte (Dreifarbendruck) des Deutschen Wasserstraßennetzes begrüßen mit der Angabe der Tragfähigkeit der Wasserstraßen, der fertigen und im Bau begriffenen Kanäle. Das Handbuch unterrichtet im ersten Abschnitt des Textes über den behördlichen Aufbau des Verkehrswesens in Deutschland und die Organisation des gewerblichen Verkehrs nach Reichsverkehrsgruppen. Der zweite Abschnitt bringt alle wissenswerten Angaben über Neuaufbau der Reichsbahn, den Beirat, die Aufgaben des Vorstandes und der Geschäftsstellen. Unter diesem Abschnitt erscheinen, wie bisher, die Gliederungen der Reichsbahndirektionen mit einem außerordentlich wertvollen Vergleichsmaterial an Zahlen. Da die Gliederung mit den einschlägigen Zahlen über Dienststellen, Personal und Betriebslängen auch auf die Ämter aller Art ausgedehnt ist, erhält das Handbuch einen hohen praktischen Wert für jeden Dezernenten und Amtsvorstand. Nicht minder reizen die Angaben über die Besetzung der Reichs-

bahnausbesserungswerke zu Vergleichen. Bewegen sich die bisherigen Angaben zunächst nur im Rahmen des für den interessierten Eisenbahner Wissenswerten, setzen nunmehr die Angaben ein, die einen weiteren Kreis der Verkehrstreibenden angehen, wie die Zusammenstellung der Geschäftsführenden Direktionen für wichtige Gütergruppen der Regel- und Ausnahmetarife. Unter den finanziellen Beteiligungen ist namentlich die Zusammenstellung über die Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen von Interesse. Die Beteiligung der Reichsbahn an Kommissionen, Verbänden und Übereinkommen, nationaler und internationaler, schafft mit kurz zusammengefaßten Zweckbestimmungen eine treffliche Übersicht für eine schnelle Orientierung, die ergänzt wird von der Übersicht über die Beteiligung der Reichsbahn an Einrichtungen zur Hebung des Verkehrs, unserer Vertretungen im Auslande, des MER, der Mitropa, der ISG, des deutsch-englischen Fährbootverkehrs, des Flugeisenbahn-Expreßgutverkehrs, des Flugeisenbahnverkehrs für Personen. Die nunmehr folgenden 72 Seiten statistischer Angaben unterrichten Fachleute, Akademiker, am Verkehr beteiligte Wirtschaftler, statistisch tätige Kreise in einer knappen, aber schlechthin erschöpfenden Form über alles Wissenswerte über den heutigen Stand der Reichsbahn, ihres Verkehrs, ihrer finanziellen Ergebnisse, ihrer Ausrüstung, über ihre Betriebs- und Verkehrsleistungen, über bevölkerungspolitisch wertvolle Zahlen wie die Kinderzuschläge und die Wohnungsbeschaffung. Die Zahlen greifen jeweils, wo es nötig ist, historisch weiter zurück, teils beschränken sie sich auf den Vergleich mit 1913. Die Zusammenstellung über die Entwicklung der Geschwindigkeiten, die betriebswissenschaftlichen Angaben und die Angaben über die Verteilung der Gütermengen, Frachteinnahmen und Tonnenkilometer auf die einzelnen Entfernungsstufen, die Entwicklung des Reichsbahn-Kraftwagenverkehrs und endlich die wertvolle Übersicht über die Betriebsabschlüsse und die Gewinn- und Verlustrechnung nebst den Bilanzen von 1925 bis 1936 bringen ein Material, das für den Tagesgebrauch, für jeden, der Reichsbahninteressen beurteilen oder sie verteidigen will, unentbehrlich ist. Die Leistungen der Reichsbahn sind jedoch erst richtig zu erkennen im Vergleich mit den Leistungen der Bahnen fremder Länder und mit allen für den sonstigen deutschen Verkehr in Betracht kommenden anderen Verkehrsmitteln der Straße, der Binnenschiffahrt und der Luft. Auch hier ist auf 11 Seiten in einer trefflichen Auswahl das Wichtigste geboten. In dem letzten Abschnitt „Verschiedenes" wird über Tarife, über die Rang- und Spartenabzeichen und die Gattungsbezeichnungen unserer Fahrzeuge berichtet. Eine Übersicht über die Veröffentlichungen der Deutschen Reichsbahn und ein Stichwortverzeichnis, unentbehrlich bei diesem reichen Inhalt, beschließt den Band.

Das Reichsbahn-Handbuch gibt also nicht nur Aufschluß über die Verhältnisse der Reichsbahn selbst, sondern auch über die Nachbareinrichtungen des deutschen Verkehrs und weitet sich so zu einem deutschen Verkehrshandbuch aus. Auf Angaben über Personalien ist verzichtet, hier bildet das „Verzeichnis der oberen Reichsbahnbeamten" die notwendige Ergänzung. Das Handbuch unterscheidet sich hierin grundsätzlich von dem britischen Universal Directory of Railway Officials and

Railway Year Book, wodurch auch der Preis (8,70 RM kartoniert, 9,70 RM geschmackvoll gebunden) entsprechend gehalten werden kann. Dennoch wird ein vergleichendes Studium vielleicht einige wertvolle Anregungen geben, die eine oder andere Angabe, die für den Verkehrsbeamten selbst oder auch für den Verkehrstreibenden von Interesse ist, zu übernehmen, z. B. einige Lademaße. Man kann das Buch nur mit einem warmen werbenden Worte der Öffentlichkeit anempfehlen, den jungen Beamten des oberen Dienstes und den Lehrern in unserem weitverzweigten Unterrichtswesen aber das Studium dieses interessanten Materials zur Einführung in den vielgestaltigen Betrieb und seine Erfolge nicht dringend genug ans Herz legen. Jedem in leitender Stelle tätigen Berufskameraden wird es auch in diesem Jahre ein zuverlässiger Ratgeber sein, um so freudiger begrüßt, als man das Handbuch durch fünf Jahre vermissen mußte. Es ist unmöglich, und wohl auch nicht der Zweck einer Buchbesprechung, das gebotene Material hier sachlich auszuwerten, obwohl diese knappen Zusammenstellungen auch den Fachmann in einzelnen Ergebnissen überraschen. Es ist so, als ob das Vertiefen in die Tagesarbeit notwendig eines solch klärenden Ausdrucks bedürfe, um sich des erreichten Erfolges bewußt zu werden. Die ungenannten Berufskameraden, denen wir das Werk verdanken, dürfen unseres Dankes sicher sein.

Dr. Remy.

Heiges, Karl, Reichsbahndirektor. Der Bahnschutz ruft! Verlag: Särchen in Baruth (Mark). 1937. 215 Seiten. Preis: 2,80 RM.

Das vorliegende, in handlichen hellgelben Deckel gebundene Buch ist das Standardwerk des Bahnschutzes, eine ausführliche Darstellung seiner Geschichte, geschrieben von seinem Schöpfer und Begründer, der ihn fast aus dem Nichts heraus geschaffen hat. Der Aufbau des Bahnschutzes erfolgte in der Zeit tiefster Erniedrigung des deutschen Volkes, als die allgemeine Unsicherheit die Eisenbahner zwang, den Schutz ihrer Betriebe selbst in die Hand zu nehmen. Von Württemberg ging die Bewegung aus, wo Heiges am 18. April 1919 zusammen mit 30 Eisenbahnern mit bewaffneter Hand den Hauptbahnhof Stuttgart besetzte und die dortige rote, sogenannte „Sicherheitskompanie" hinauswarf. Nachdem die „Verkehrswehr", wie der Selbstschutz der Eisenbahner anfangs hieß, in Württemberg in den Jahren 1919 und 1920 bewiesen hatte, daß er in zahlreichen Fällen die Eisenbahnen wirksam zu schützen verstand, erhielt Heiges Ende 1920 den Auftrag, den Bahnschutz für das ganze Reich ins Leben zu rufen. Im Frühjahr 1921 konnte der württembergische Bahnschutz in hervorragender Weise mit einem Bahnschutz- und Wiederherstellungszug zur Niederwerfung des mitteldeutschen Aufstandes beitragen. Spannend sind gerade die Schilderungen jener Kämpfe der württembergischen Bahnschutzmänner mit den Banden des Mordbrenners Max Hölz in Sangerhausen zu lesen. Diesem Eingreifen der Württemberger war es besonders zu danken, daß der Bahnschutzgedanke auch in Norddeutschland festen Fuß faßte. Schwierigkeiten innen- und außenpolitischer Art, Widerstände, auch amtlicher Stellen, konnten nun

beseitigt werden und 100 000 Eisenbahner trugen sich freudig in die Bahnschutzlisten ein, um freiwillig dort Dienst zu tun. Die Organisation konnte im großen aufgebaut werden und sie trat überall da in Erscheinung, wo in den Zeiten marxistischen und kommunistischen Terrors die Verkehrssicherheit bedroht war.

Im Augenblick der Machtübernahme durch die nationalsozialistische Bewegung stand der Bahnschutz als wertvolles Machtmittel auf Reichsbahngebiet zur Verfügung. Zur Abwehr der aufgedeckten kommunistischen Anschlagspläne standen innerhalb weniger Stunden 27 000 Bahnschutzmänner mit den Waffen in der Hand zum Schutz der Reichsbahnanlagen auf ihrem Posten. Mehrere Monate hindurch taten sie so Dienst, und 10 brave Bahnschutzmänner haben dabei ihr Leben gelassen.

Das Buch „Der Bahnschutz ruft" ist ein Buch der Ehre, Kameradschaft und Treue. Es entwirft uns ein Bild der Treue zum Beruf, der Treue zur Reichsbahn, der Treue zu Volk und Führer. Die Namen von 50 im Dienste des Bahnschutzes im Kampf gegen Bolschewismus und Verbrechertum ums Leben gekommenen Kameraden sind in einer besonderen Liste im vorliegenden Buch veröffentlicht. Hier wird auch mitgeteilt, daß ihre Namen eingetragen sind in das Goldene Buch des Deutschen Reichsbahnschutzes, das der Reichsführer des Bahnschutzes aufbewahrt. Mit besonderer Genugtuung wird jeder Bahnschutzmann die dem Buch voraufgeschriebenen Geleitworte lesen, eine Anerkennung des Ministerpräsidenten, Generalfeldmarschall Hermann Göring, und Worte des Reichsverkehrsministers Dr. Dorpmüller sowie des Staatssekretärs im Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium Kleinmann. Das Buch ist keine trockene geschichtliche Abhandlung, es ist eine flüssige, lebendige Darstellung, die überall Lebensnähe atmet. Niemand wird es unbefriedigt aus der Hand legen, und es verdient besonders in den Kreisen der deutschen Eisenbahner weitestgehende Verbreitung.

Ewald Graßmann.

Pfeiff, Emil, Vom Kampf um eine feste Rheinbrücke bei Karlsruhe-Maxau. Verlag G. Braun, Karlsruhe, Karl-Friedrich-Straße 14. 200 Seiten. 6 Bilder. Preis 3,60 RM.

Am 3. April 1938 hat der Herr Reichsverkehrsminister die neuen festen Eisenbahn- und Straßenbrücken bei Speyer und bei Karlsruhe-Maxau, die an die Stelle veralteter Schiffbrücken getreten sind, feierlich eingeweiht. Kurz zuvor hat der Ende 1937 in den Ruhestand getretene Rheinhafendirektor der Stadt Karlsruhe und langjährige Vorkämpfer für den Brückenbau in der vorliegenden „Festschrift" eine Darstellung seines über 20jährigen Kampfes um den Ersatz der im Jahre 1865 errichteten Schiffbrücke durch eine feste Brücke gegeben und damit ein gutes Stück Lebensarbeit geschildert, dem durch den Umschwung unserer politischen Verhältnisse im Jahre 1933 endlich der Erfolg beschieden war.

Die Schrift bringt auf den ersten 40 Seiten eine zusammenfassende Darstellung der Geschichte der Schiffbrücke, des Werdens und Wirkens des im Jahre 1912 gegründeten „Vereins zur Förderung des Badisch-

Pfälzischen Verkehrs durch Erstellung einer festen Rheinbrücke bei Maxau" (abgekürzt Brückenbauverein genannt), der zurückhaltenden Behandlung der Brückenbaufrage durch die beteiligten Regierungen und Verwaltungen vor und nach dem Krieg; sie gibt einen Einblick in das Hin und Her von Eingaben und Vorstellungen, von Bescheiden und Erklärungen, in die Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen, Körperschaften, Ausschüssen und Regierungen, in die Überwindung der Widerstände, die dem Brückenbau von den zur Durchführung des Versailler Diktats eingesetzten ausländischen Stellen entgegengebracht wurden; die zögernden Schritte und die Vorarbeiten zur Verwirklichung des Baues und die ihm aus kurzsichtiger Interessenpolitik in Deutschland noch im Jahre 1932 entstandenen Hindernisse werden geschildert, bis das Jahr 1933 die „Lösung des gordischen Knotens" brachte.

Von Seite 41 bis Seite 200 sind in acht Anlagen Vorträge und Schriften des Verfassers abgedruckt, die er in den Jahren 1912 bis 1926 im Dienste des Brückenbauvereins gehalten und verfaßt hat. Mit großer Gründlichkeit und unermüdlichem Fleiß hat er ein umfangreiches Zahlenmaterial über den Verkehr zu Wasser und zu Lande zusammengesucht und verwertet, um die Unzulänglichkeit der alten Schiffbrücke und die Notwendigkeit des Neubaus darzutun; der Wandel der Zeiten und der Anschauungen innerhalb eines Vierteljahrhunderts spiegelt sich darin, und es ist anregend zu vergleichen, wie zögernd damals die Neugestaltung von Verkehrsanlagen angefaßt wurde und wie entschlossen dies heute geschieht.

Wer für die wirtschaftlichen Verhältnisse und die Verkehrsbeziehungen in der Südwestecke des Deutschen Reiches und ihre Änderungen vor und nach dem Krieg Interesse hat, kann aus der Schrift mancherlei Aufschlüsse und Anregungen schöpfen. Der Verfasser hat dadurch mehr gegeben als das, was er im Vorwort als Zweck seiner Ausführungen bezeichnet und was er voll erreicht hat: Beiträge zu liefern zur Geschichte der Brücken über den Oberrhein und Einblicke in die vielseitigen und zahlreichen Schwierigkeiten, die sich dem Bau dieser wichtigen Verbindungen entgegenstellten.

Die technische Seite des Problems hat er absichtlich nicht mehr, als unbedingt erforderlich erschien, in den Kreis der Betrachtung gezogen.

Knittel.

Kommunalabgabengesetz, Kreis- und Provinzialabgabengesetz, Preußisches Ausführungsgesetz zum Finanzausgleichgesetz in ihrer heute geltenden Fassung. Neu herausgegeben und mit Anmerkungen und Hinweisen versehen von Dr. H. Fuchs, Ministerialrat im Reichs- und Preußischen Ministerium des Innern. Erschienen im Deutschen Gemeindeverlag GmbH. Berlin, 1938. Nr. 21 der Kommunalen Schriften. 2. Auflage. 159 Seiten. Preis kart. 4,50 RM.

Das Abgabenrecht der Preußischen Gemeinden und Gemeindeverbände ist in dem Preußischen Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, im Kreis- und Provinzialabgabengesetz vom 23. April 1906 und im

Preußischen Ausführungsgesetz zum Finanzausgleichsgesetz vom 31. Juli 1930 geregelt. Durch Aufhebung und Änderung zahlreicher Vorschriften dieser Gesetze hat das Abgabenrecht in den letzten Jahren wesentliche Änderungen erfahren, so daß es an Übersichtlichkeit stark verloren hat. Da mit einem einheitlichen Reichskommunalabgabenrecht in der nächsten Zeit noch nicht zu rechnen ist, war es ein dringendes Bedürfnis, für die Übergangszeit die Handhabung der unübersichtlich gewordenen abgaberechtlichen Vorschriften durch eine Zusammenstellung der obengenannten Gesetze in ihrer derzeitigen Gestalt zu erleichtern. Das ist mit dem vorliegenden Buche geschehen. Dabei sind nicht nur die unmittelbaren Gesetzesänderungen, sondern auch die durch andere Gesetzesvorschriften mittelbar hervorgerufenen Änderungen in die Texte eingearbeitet worden.

Um ein möglichst zusammenhängendes und vollständiges Bild des heutigen Preußischen Kommunalabgabenrechts zu geben, ist in den Anmerkungen zu den Gesetzen auf die Vorschriften, die die Aufhebung, Umgestaltung oder Ergänzung der Gesetze veranlaßt haben oder an deren Stelle getreten sind, hingewiesen. Ferner ist auf die zu den einzelnen Vorschriften ergangenen Durchführungsbestimmungen, Ausführungsanweisungen und Erlasse, soweit sie nicht bei den einschlägigen Gesetzesstellen abgedruckt sind, besonders verwiesen. Ein ausführliches Sachverzeichnis erleichtert das schnelle Auffinden der gesuchten Bestimmungen.

Das Buch, das jetzt in 2. Auflage vorliegt, ist für alle Stellen, die mit Kommunalabgabenrecht zu tun haben, ein wertvolles Hilfsmittel.

Dr. Genest.

Scholl, Dr. Albert. Das neue Preisrecht unter besonderer Berücksichtigung der Miet-, Pacht- und Grundstückspreise. Kommentar und systematische Darstellung. Carl Heymann's Verlag, Berlin 1938. 166 Seiten. Preis 5,60 RM.

Im Rahmen der Durchführung des Vierjahresplans ist seit dem Jahre 1936 ein neues Preisrecht entstanden, das für alle Zweige der Wirtschaft von größter Bedeutung ist. Die wichtigsten Grundlagen dieses Preisrechts sind das Preisbildungsgesetz vom 29. Oktober 1936 und die Preisstopverordnung vom 26. November 1936, neben denen noch eine ganze Reihe von Verordnungen, Anordnungen und Erlassen zu diesem Rechtsgebiet ergangen sind. Die immer mehr wachsenden Aufgaben der Preisbildungs- und Preisüberwachungsstellen haben dazu geführt, daß die Preisbildungsaufgaben neuerdings zum Teil den Stadt- und Landkreisen sowie den unteren Verwaltungsbehörden übertragen worden sind. Als Hilfsmittel für diese Stellen ist nach dem Vorwort des Verfassers, der seine Erfahrungen bei der Preisbildungsstelle des Stadtpräsidenten der Reichshauptstadt Berlin gesammelt hat, das Buch besonders geschrieben. Es beschränkt sich daher im wesentlichen auf die Darstellung der diesen Stellen obliegenden Preisbildungsaufgaben.

Die sonstigen Aufgaben der Preisbildungsstellen sowie die Aufgaben und Befugnisse der Preisüberwachungsstellen werden nur zur Abrundung des Gesamtbildes mitbehandelt.

Das Buch enthält in seinem ersten Teil alle für das Preisrecht maßgebenden Gesetze, Verordnungen und Erlasse mit Kommentaren. Insbesondere sind das bereits genannte Preisbildungsgesetz und die Preisstopverordnung eingehend kommentiert. Unter den abgedruckten Runderlassen findet sich u. a. auch der für die Reichsbahn besonders wichtige vom 6. Oktober 1937, betreffend Preisbildung und Preisüberwachung bei Grundstücken. Den zweiten Teil des Buches bildet eine Darstellung des Preisbildungsverfahrens. Diese systematische Darstellung des neuen und im allgemeinen ziemlich unbekannten Gebietes ist besonders begrüßenswert, weil über das Preisbildungsverfahren nur wenige zusammenhängende Vorschriften erlassen worden sind und sich seine Gestaltung im wesentlichen aus allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts oder des Verfahrensrechts ergibt.

So bildet das Buch nicht nur für die Stellen, die mit den Entscheidungen in der Preisbildung und Preisüberwachung betraut sind, ein wertvolles Hilfsmittel, sondern es gibt auch allen anderen Stellen, die sich mit Fragen des Preisrechts befassen müssen, übersichtliches Material zur Unterrichtung an die Hand. Da auch die Stellen der Reichsbahn häufig mit solchen Fragen zu tun haben, insbesondere bei Verkäufen oder Käufen von Grundstücken, bei Vermietungen und Verpachtungen usw., wird sich auch für die Reichsbahn die Beschaffung des Buches empfehlen. *Dr. Genest.*

Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts einschließlich der Gesetze zum Aufbau der Wirtschaft, der Neugestaltung des Rechts u. a. Herausgegeben von Dr. jur. Otto Warneyer, Reichsgerichtsrat a. D. in Leipzig und Dr. jur. Fritz Koppe, Rechtsanwalt. 36. Jahrgang, enthaltend Schrifttum und Rechtsprechung vom Herbst 1936 bis 1937. Umfang 393 Seiten. Preis gebunden 10 RM. 1938. Industrieverlag Spaeth und Linde, Berlin/Wien.

Der neue Band bringt in der bewährten Form der früheren Jahrgänge wieder eine umfassende Darstellung des Schrifttums und der Rechtsprechung auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts und des neueren Reichsrechts, das ist das Reichserbhofgesetz, das Entschuldungsverfahren, der Aufbau der Wirtschaft, die Neugestaltung des Rechts, die Aufwertung und anderes. Die maßgebenden Stellen der Entscheidungen sind unter Anlehnung an ihren Wortlaut wiedergegeben und als Quellen die Zeitschriften oder Sammlungen genannt, die die Entscheidungen veröffentlicht haben. Außerdem sind die wichtigsten Abhandlungen aus den einzelnen Rechtsgebieten aufgeführt. So bietet das Jahrbuch wieder eine gute Übersicht über die Rechtsentwicklung des Berichtsjahres und bildet einen laufenden Kommentar zu den darin behandelten Gesetzen. *Dr. Genest.*

Krecke, Karl. Die Energiewirtschaft der Welt. VDI-Verlag GmbH., Berlin NW 7. 1937. 193 Seiten. Preis 10 RM.

Das Werk, an dem neben dem Herausgeber acht der bekanntesten Energiewirtschaftler mitgearbeitet haben, ist in dem Bestreben entstanden, die Ergebnisse der wichtigen Tagungen der Weltkraftkonferenz 1936 in Washington nicht nur einem kleinen Kreis, sondern allen interessierten Stellen zugänglich zu machen. Es enthält neben der bedeutsamen Rede des Präsidenten Roosevelt an die Dritte Weltkraftkonferenz außerordentlich aufschlußreiche statistische Grundlagen und Abschnitte über die verschiedenen Zweige der Brennstoffindustrie und über die Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwirtschaft. Aus allen Abschnitten klingt der immer mehr und mehr zu einem allgemeinen Gedankengut werdende Grundsatz durch, daß mit den Energievorräten der Welt sparsam hauszuhalten ist. Insbesondere wird die K o h l e in zunehmendem Maße nicht mehr allein als Brennstoff, sondern in erster Linie im Hinblick auf die Herstellung von synthetischen flüssigen Treibstoffen als wichtiger Rohstoff beachtet. Selbst in zur Zeit noch ölreichen Ländern wendet man der Verflüssigung der Kohle ein steigendes Augenmerk zu. Auch ist man bestrebt, die verschiedentlich vorhandenen und zum Teil noch unausgenutzten Wasserkräfte als unerschöpfliche Energiequellen mehr als bisher in die allgemeine Energiewirtschaft einzubauen.

Neben diesen vor allen Dingen das Vorkommen und die Darbietung der verschiedenen Energien behandelnden Abschnitten ist der letzte Abschnitt „Aufbau und Regelung der Energiewirtschaft" besonders zeitgemäß, weil er einen Überblick über die Gründe gibt, die in den verschiedenen Kulturländern zu einer mehr oder weniger staatlichen Einflußnahme auf Energiewirtschaft und -lenkung geführt haben. Es zeigt sich, daß dieser Einfluß im allgemeinen bei denjenigen Energien, welche in gleicher Weise wie die übrigen der Bevölkerung dienenden Stoffe befördert werden, geringer ist als bei jenen, die sich, wie Gas und Elektrizität, eigener Transportwege bedienen. Auf der Dritten Weltkraftkonferenz führte insbesondere das Deutsche Energiewirtschaftsgesetz zu anregendem Meinungsaustausch. Aber auch die Lösungen, wie sie in anderen Ländern, insbesondere in den Vereinigten Staaten von Amerika, zur Ordnung der Energiewirtschaft gesucht und gefunden wurden, waren Gegenstand lebhaften Interesses. Dabei waren sich die Beteiligten darüber im klaren, daß sich Energiewirtschaftsmaßnahmen ebensowenig von einer Nation auf die andere übertragen lassen, wie etwa die Staatsformen.

Das Buch gibt einen guten, umfassenden Überblick über alle auf der Weltkraftkonferenz 1936 behandelten Arbeitsgebiete. Bei der heutigen großen Bedeutung der Energiewirtschaft im Rahmen jeder Volkswirtschaft wird deshalb das Studium dieses Buches allen, die mit diesen Fragen zu tun haben, bestens empfohlen.

Dr.-Ing. Ganzenmüller.

Craemer, Dr.-Ing. e. h. Atlas des Weltfernsprechnetzes. Verlag Europäischer Fernsprechdienst G.m.b.H. Berlin. 65 Seiten. Preis 4 RM.

Die vom gleichen Verfasser der früheren Auflagen, Ministerialrat a. D. Dr.-Ing. e. h. P. Craemer herausgegebene 6. Ausgabe vom „Atlas des Weltfernsprechverkehrs" trägt dem weiteren Ausbau der Fernsprechnetze in den einzelnen Ländern Rechnung, wobei auch einige Länder neu aufgenommen wurden, die bisher mangels der dafür erforderlichen Unterlagen unberücksichtigt bleiben mußten. Trotz dieser Ergänzungen fehlen allerdings noch die Karten einiger an das Weltfernsprechnetz angeschlossener Länder, für welche die nötigen Angaben bisher nicht beizubringen waren.

Der Zusammenstellung von Länderkarten sind einige bildliche Darstellungen vorangesetzt, welche für den Weltfernsprechverkehr von besonderer Bedeutung sind. Neben einer Zeittafel für die einzelnen Länder, bezogen auf MEZ., und einem Weltzeitanzeiger sind Angaben über die Dichte des Fernsprechverkehrs zwischen Deutschland und dem Ausland, über die Verteilung der Fernsprechanschlüsse in den einzelnen Ländern nach der Dichte und über die Fernsprechbeziehungen zwischen den europäischen und außereuropäischen Ländern gemacht. Aus diesen Angaben ergibt sich, daß die Zahl der tatsächlich vorhandenen Sprechbeziehungen zwischen den europäischen Ländern 91,3 %, zwischen den europäischen und außereuropäischen Ländern 76,9 % und zwischen den außereuropäischen Ländern 38,3 % aller überhaupt möglichen Verbindungen beträgt. Diese Zahlen veranschaulichen besonders deutlich die großen Fortschritte, welche namentlich dank des Ausbaus der Funksprechverbindungen innerhalb der letzten Zeit erreicht worden sind. Den Beschluß der einleitenden Übersichten bildet eine Zusammenstellung der zwischenstaatlichen Funksprechverbindungen.

Die Fernsprechnetze der einzelnen Länder sind in 56 Karten enthalten, welche ebenso wie in den Darstellungen der früheren Auflagen die bewährte Unterscheidung nach Kabelverbindungen, Freileitungen und Funksprechverbindungen sowie nach vorhandenen, geplanten und im Bau befindlichen Verbindungen enthalten. Außerdem sind die Verstärkerämter besonders kenntlich gemacht. Unter den Kabelverbindungen sind die neu hinzugekommenen Breitbandkabellinien nochmals besonders unterschieden. In den Karten der europäischen Länder sind diejenigen Orte, welche unmittelbare Fernsprechverbindungen mit ausländischen Orten haben, besonders gekennzeichnet. Außerdem ist diesen Karten je ein Verzeichnis der zwischenstaatlichen Draht- und Funksprechverbindungen, sowie eine Zusammenstellung der Orte mit mehreren Bezeichnungen beigegeben.

Die vorliegende Übersicht über den gegenwärtigen Ausbau des Weltfernsprechnetzes gibt dem Nachrichtentechniker ein wertvolles Hilfsmittel zur Beurteilung der Fernsprechmöglichkeiten im Weltverkehrsnetz und der Güte dieser Fernsprechverbindungen an die Hand. Das

Werk stellt damit auch für den Verkehrsfachmann ein ausgezeichnetes Hilfsmittel dar, durch dessen sorgfältige, sachgemäße Bearbeitung sich der Verfasser ein großes Verdienst erworben hat. *Reinhard.*

Elsners Taschenbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst 1938. 16. Jahrgang. Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin. 422 S., in Leinen gebunden 2,50 RM.

Die letzten Jahrgänge von Elsners Taschenbuch für den bautechnischen Eisenbahndienst weichen von dem üblichen Aufbau der Taschenbücher dadurch ab, daß nicht ein Abriß des behandelten gesamten Fachgebietes gegeben wird, der, wenn das Buch nicht zu stark und zu teuer werden soll, nur allgemein gehalten werden kann, sondern daß jeder Jahrgang einzelne Teilgebiete aus dem umfangreichen Arbeitsfeld des Bahningenieurs in geschlossener Darstellung eingehend und umfassend behandelt und daß daneben für die in den früheren Jahrgängen bearbeiteten Fachgebiete nur die inzwischen eingetretenen Änderungen vermerkt sind. Dem Ingenieur, der die Jahrgänge des Taschenbuches von 1932 bis 1938 besitzt, ist damit eine Fachbücherei an die Hand gegeben, die bei geringen Anschaffungskosten erschöpfend Auskunft gibt über den neuesten Entwicklungsstand in den Gebieten: Weichenbau, Gleisbau, Bahnunterhaltung, Vermessungswesen, Fernsprech- und Sicherungswesen und Hoch- und Tiefbau.

Der überwiegende Teil (rund zwei Drittel) des vorliegenden 16. Jahrganges ist, wie auch schon beim Jahrgang 1937, dem Weichenbau gewidmet. Während 1937 die Reichsbahnweichen dargestellt waren, unterrichtet in diesem Jahre das Taschenbuch über die Weichenformen der Länderbauarten. Da z. B. bei der Reichsbahn noch in überwiegendem Maße Weichen dieser Bauarten liegen, ist eine eingehende, alle Änderungen berücksichtigende Behandlung dieser Weichenformen besonders wertvoll. In den ersten drei Kapiteln des Abschnittes Weichenbau sind Lageskizzen von allen Ende 1937 noch bestehenden Regelanordnungen von Weichen mit Schienen 8 a der Länderbauart Preußen-Hessen, mit Schienen X und S49Ü der Bauart Bayern und mit Schienen VI der Bauart Sachsen in freier Lage wie in Gleisverbindungen dargestellt. Ein breiter Raum ist den Weichen 8 a mit Bogenherzstücken gewidmet. Die von diesen Weichen und den sächsischen Weichen VI gebrachten Lagepläne zeichnen sich durch ihre saubere Zeichnung aus, die trotz des kleinen Maßstabes alle Einzelheiten klar erkennen läßt. Eine Zusammenstellung der geometrischen Maße für Bogenweichen der Grundform 8 a und eine Übersicht der vorkommenden Zungenvorrichtungen und Herzstücke für Weichen 8 a schließen diese Kapitel ab.

Im vierten Kapitel dieses Abschnittes ist wegen der inzwischen eingetretenen Änderungen die Übersicht der Grundformen und der aus den Grundformen abgeleiteten Reichsbahnweichen, die im Taschenbuch 1937 enthalten war, neu aufgestellt. Die Darstellung der Weichenanschlüsse und Gleisverbindungen aus Reichsbahnweichen wurde dabei gegenüber 1937 wesentlich erweitert.

Im Abschnitt Gleisbau sind einige Neuerungen über die Verwendung von Oberbau in Tunnelstrecken und über die Schwellenteilungen für die auf 20 m zusammengeschweißten Schienen in Gleisen 2. Ordnung behandelt.

Der Abschnitt Fernsprechwesen bringt eine eingehende, mit vielen Abbildungen und Schaltplänen versehene Beschreibung der Bahnselbstanschlußanlagen (Basa). Durch die ausführliche Schilderung der für alle Selbstanschlußanlagen geltenden Grundlagen und Einrichtungen ist dieser Abschnitt für jeden an der Entwicklung des Fernsprechwesens Interessierten von Bedeutung. Die Richtlinien für die Aufstellung und Einrichtung der Streckenfernsprechbuden und die Richtlinien für die Innenausrüstung von Fernmelde- und Sicherungsanlagen schließen den Abschnitt Fernsprechwesen ab.

Im letzten Abschnitt Hoch- und Tiefbau sind als Auszug aus der Rechnungsvorschrift (Revo A) die wichtigsten Grundsätze für Berechnungen angeführt.

Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis, dem eine Übersicht über die noch gültigen Abschnitte der früheren Jahrgänge beigegeben ist, erleichtert die Benutzung des Buches.

Das von der Schriftleitung mit der Herausgabe der Taschenbücher beabsichtigte Ziel, dem Bahningenieur bei der Unterhaltung und Erneuerung der wertvollen Bahnanlagen beratend zur Seite zu stehen, ist auch mit dieser Ausgabe wieder erreicht. *Lemmerhold.*

Kirchhoff, Rudolf, Dr.-Ing., Regierungsbaumeister a. D. Die Statik der Bauwerke in drei Bänden. Zweite, neubearbeitete und erweiterte Auflage. Dritter Band: Methoden besonderer Art zur Berechnung statisch unbestimmter Systeme unter besonderer Berücksichtigung der neuzeitlichen hochgradig statisch unbestimmten Bauwerke. Die Elastizitätstheorie der Gewölbe. Mit 178 Textabb. Berlin 1938. Verlag von Wilhelm Ernst und Sohn. Preis in Leinen 20 RM, geheftet 18 RM.

Mit diesem dritten Band liegt das bekannte Werk von Kirchhoff nunmehr vollständig in neubearbeiteter zweiter Auflage vor. Der erste, 1928 neu erschienene Band I behandelt die Einführung in die graphische Statik, die Normal- und Schubspannungen in geraden Stäben, die Theorie des statisch bestimmten ebenen Trägers, die kinematische Theorie des ebenen Fachwerks und die Theorie des Raumfachwerks. Der 1930 neu erschienene Band II ist den Formänderungen statisch bestimmter ebener Fachwerk- und Vollwandträger und der allgemeinen Theorie des statisch unbestimmten Fachwerk- und Vollwandträgers gewidmet. Im Schlußband III entwickelt der Verfasser besondere Methoden zur Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Systeme, die durch die

Skelettbauweise in den letzten Jahren immer größere Bedeutung bekommen haben. Insbesondere die Eisenbetonbauweise hat eine starke Verbreitung der durchlaufenden Rahmen und Stockwerkrahmen mit sich gebracht.

Wenn auch die Theorie der genauen Berechnung derartig hochgradig statisch unbestimmter Systeme schon seit längerer Zeit entwickelt ist, so ist die Berechnung nach dieser Theorie doch derart zeitraubend, daß man sich in der Praxis vielfach mit groben Näherungsverfahren begnügte. Diese Verfahren baute man naturgemäß nach der sicheren Seite hin auf und sie führten daher an vielen Stellen zu Materialverschwendungen, die heute weniger denn je tragbar sind. Bei den vom Verfasser im vorliegenden Buch entwickelten Methoden werden die statisch nicht bestimmbaren Größen derart eingeführt, daß die Anzahl der zur Bestimmung dieser Unbekannten dienenden Elastizitätsgleichungen möglichst gering bleibt, wodurch die Berechnung ganz wesentlich vereinfacht wird. Im einzelnen werden behandelt:

1. Der durchlaufende vollwandige Balken unter Berücksichtigung der Verschiedenheit der Trägheitsmomente in den einzelnen Öffnungen und unter Berücksichtigung verschiedenartiger Belastung (Einzellasten, gleichmäßig verteilte Lasten und Dreiecksbelastung).
2. Der Rahmen, und zwar der Zweigelenkrahmen, der beiderseits eingespannte, der geschlossene, der durchlaufende Rahmen und der Stockwerkrahmen. Auch hier werden die Einflüsse der verschiedenen Belastungen und Wärmeänderungen und weiter die verschiedenartige Lagerung der Stützen — gelenkig und eingespannt — berücksichtigt.
3. Der Vierendeelträger. Hier wird das Verfahren bis zur Bestimmung der Einflußlinien für die Momente und Querkräfte der Gurtungen und Pfosten entwickelt, weil diese Trägerform besonders im Brückenbau verwendet und daher von beweglichen Einzellasten beansprucht wird. Es wird nicht nur der einfachere Fall, bei dem die beweglichen Lasten nur in den Pfosten angreifen, sondern auch der schwierige Fall, bei dem sie in beliebigen Punkten der Gurtungen angreifen, behandelt.
4. Die Elastizitätstheorie der Gewölbe. Beim symmetrischen und unsymmetrischen Gewölbe werden jeweils die Einflüsse der ständigen Last, der Verkehrslast und der Wärme behandelt. Für die Verkehrslast wird die Ermittlung der Einflußlinien für Einspann- und Kernpunktsmomente, für senkrechte Auflagerdrücke, Querkräfte und Horizontalschub gezeigt, weil hier nach den Vorschriften mit Einzellasten bzw. gleichmäßig verteilten Streckenlasten von verschiedener Höhe gerechnet werden muß.

Das Buch zeichnet sich wie alle Arbeiten des Verfassers durch überaus klare und leicht verständliche Behandlung des Stoffes aus. Man erkennt sofort, daß hier ein praktisch tätiger Ingenieur die Feder führt, der aus seinen Erfahrungen als Lehrer weiß, wie man auch schwierigere Probleme dem Studierenden und praktisch schaffenden Ingenieur nahebringen kann. So kann das Buch insbesondere als Lehrbuch zum Selbstunterricht und als vielseitiges Nachschlagewerk für den Ingenieur der Praxis empfohlen werden. Es wird seinen Zweck, die Scheu vor der genauen Berechnung hochgradig statisch unbestimmter Systeme zu beseitigen, sicher erfüllen und damit zur Baustoffersparnis beitragen. Bei einer Neuauflage wäre die Ausmerzung vieler, die Übersichtlichkeit etwas beeinträchtigender Schönheitsfehler zu wünschen, die auch über das recht stattliche Berichtigungsverzeichnis hinaus noch vorhanden sind. *Ernst, Berlin.*

Birk, Karl, Dr.-Ing. Deutsche Kraftstoffe für Deutschlands Motorisierung. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart. Berlin 1938. 45 Seiten. Preis 0,60 RM.

Als der Führer anläßlich der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung Berlin 1933 die Motorisierung Deutschlands als Zielsetzung aussprach, erstanden damit die drei Aufgabengebiete: Herstellung der Kraftfahrzeuge, Bau der Kraftfahrbahnen und Erzeugung der Kraftstoffe. Die Gewinnung flüssiger Kraftstoffe aus deutschen Rohstoffen ist eines der wichtigsten Teilgebiete des Vierjahresplanes. Aus diesen beiden Beziehungen erhellt die Bedeutung, die heute der Kraftstofferzeugung zukommt.

Die vorliegende Schrift, der ein Vorwort des Korpsführers Hühnlein gewidmet ist, führt einleitend vor Augen, welche Entwicklung die Kraftfahrzeughaltung in Deutschland in den letzten fünf Jahren genommen hat und welcher Stand gegenüber dem Ausland bereits erreicht ist. Der Hauptteil der Arbeit umfaßt den durch die einzelnen Verbrauchergruppen bedingten Verbrauch der verschiedenen Kraftstoffarten und deren Erzeugung. Welche für das Ausland vorbildlichen Wege das erdölarme, jedoch kohlenreiche Deutschland heute geht, um die Autarkie der Kraftstofferzeugung in den nächsten Jahren zu erreichen, wird klar aufgezeigt. Den Leser unterstützen bei der Durchsicht die zahlreichen und besonders einprägsamen Schaubilder, deren nüchterne Sprache besonders klar erkennen läßt, wie der Nationalsozialismus den von ihm gestellten Aufgaben auch unmittelbar die Lösung folgen läßt.

Die Schrift ist für die breiteste Öffentlichkeit bestimmt und auch geeignet. *Lampe.*

Leyensetter, Dr.-Ing.: Grundlagen und Prüfverfahren der Zerspanung insbesondere des Drehens. Herausgeber: Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung (AWF) beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit (RKW). 1938. Verlag: B. G. Teubner, Berlin. 136 Seiten. Preis: 5,50 RM.

Die Fragen der wirtschaftlichen Zerspanung sind in den Jahren nach dem Kriege in sehr vielen Veröffentlichungen behandelt worden. Sehr umfangreiche experimentelle Forschungen haben die Erkenntnisse über dieses Gebiet erweitert; immer neue Aufgaben, wie Hartmetalle als Werkzeuge und die Bearbeitung von Leichtmetallen entstehen. Die sachgemäße und wirtschaftliche Ausnutzung des deutschen Werkzeugmaschinenparkes ist in der Zeit, in der das deutsche Volk außerordentliche technische Aufgaben zu lösen hat, von großer Bedeutung. Mit der Menschenkraft muß sorgsam hausgehalten werden. Die Werte „Standzeit, Schnittgeschwindigkeit, Schnittkraft und Leistung" spielen bei diesen Überlegungen eine besondere Rolle. Dem RKW gebührt besonderer Dank für die Herausgabe der vorgenannten Schrift, die in gleicher Weise dem Praktiker wertvolle Winke gibt, dem jungen Ingenieur ermöglicht, sich in dieses Gebiet einzuarbeiten und dem mit diesen Fragen vertrauten Ingenieur in kurzer Zusammenstellung einen Überblick über das Gesamtgebiet gibt. Die eingehende Literaturzusammenstellung ist ein guter Wegweiser für denjenigen, der sich eingehender mit diesen Fragen beschäftigen will. Ebenso sind die Auszüge aus den AWF-Tafeln eine wertvolle Ergänzung. Die Schrift erfüllt ihre Aufgabe, ein umfangreiches Sondergebiet zusammenfassend zu behandeln. Sie verdient in der mit einschlägigen Fragen beschäftigten Ingenieurwelt besondere Beachtung. *Kaißling.*

Hailer, Josef. Der Einfluß von Gleiskrümmung und Fliehkraft auf stählernen Eisenbahnbrücken. Wilhelm Ernst und Sohn. Berlin 1938. 49 Seiten mit 46 Abbildungen. Preis kart. 3,80 RM.

Der Vorstand des Brückenbüros der RBD. Erfurt bringt in seiner Anleitung zur Berechnung der Gleiskrümmung und Fliehkraft auf stählernen Eisenbahnbrücken unter Beachtung der Vorschriften der Deutschen Reichsbahn fertige Formeln für die Ermittlung der Momente und Querkräfte für Schwellen, Längsträger, Querträger und Hauptträger für verschiedene Fahrbahnanordnungen. Diese Anleitung ist ein gutes Hilfsmittel für die rasche Nachprüfung von Festigkeitsberechnungen. Die Figuren sind sehr sorgfältig durchgearbeitet und die Formeln klar zusammengestellt.

Es ist zu wünschen, daß dieses kleine Werk in den Brückenbau-Büros der Reichsbahndirektionen verwandt wird, und daß die Zivilingenieure bei der etwas heiklen Berechnung der Einflüsse der Gleiskrümmung und Fliehkraft auf Eisenbahnbrücken sich dessen bedienen.

Dr. Schmerber.

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Elsners Taschenbuch für den Reichsbahn-Kraftverkehr. Verlag Otto Elsner, Berlin S 42, Oranienstraße 140-142. 463 Seiten. Preis geh. 2,50 RM, geb. 3,50 RM.

Etmer, Dr. Friedrich. Die Sicherung der lebenswichtigen Wirtschaft. Verlag C. H. Beck, München. 140 Seiten. Preis 3,20 RM.

Gülde, Hermann. Straßenverkehrsordnung — Kommentar —. Verlag Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 44. 408 Seiten. Preis 10,— RM.

Heckhoff, Heinz, Dr. rer. pol. Die Seeschiffahrt in der Außenwirtschaftspolitik. Verlag Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, in Köln, An der Bottmühle. 222 Seiten. Preis 8,— RM.

Hellauer, Dr. Josef. Güterverkehr. Ein Lehr- und Handbuch für Studierende und für die Wirtschaftspraxis. Verlag Gustav Fischer, Jena. 178 Seiten. Preis geb. 8,20 RM, brosch. 7,— RM.

Noack, Erwin, Prof. Dr. Die Gesetzgebung des Dritten Reiches. Verlag Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstraße 44. 175 Seiten. Preis 3,— RM.

Regeln für elektrische Maschinen und Transformationen auf Bahn- und anderen Fahrzeugen. ETZ-Verlag, Berlin - Charlottenburg 4, Bismarckstraße 33. 37 Seiten.

Schmidt, Dr.-Ing. Berlin und der Mittellandkanal. Verlag Mier und Glasemann, Abt. Binnenschiffahrtsverlag, Berlin NW 87, Klopstockstraße 41. 2 Übersichtskarten. 30 Abbildungen.

Wiederholt, Dr. phil. Metallschutz — Band I —. Verlag B. G. Teubner, Leipzig. 106 Seiten. Preis 3,60 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

47. Jahrg. Nr. 17 bis 24, Vom 23. April bis 11. Juni 1938.

(17:) Umstellung der Tarife auf Reichsmark im Land Österreich am 15. Mai. — (18:) Zur Einführung der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung im Land Österreich. — (19—20:) Die Reform des jugoslawischen Eisenbahngütertarifs. — (20:) Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn 1937. — (21—24:) Durchrechnung zwischen Altreich und Land Österreich. — (21:) Deutsche EVO. für das Land Österreich erst ab 1. Juni. — (22:) Die Grundzüge des deutschen Kraftfahrsystems. — (23:) Frachtverbilligung für deutsche Kohle an die österreichische Eisenindustrie.

Der Bauingenieur. Berlin.

19. Jahrg. Heft 21/22. Vom 27. Mai 1938.

Deutschlands Häfen unter besonderer Betrachtung der Hafeneinfahrten an der Ostsee.

Die Bautechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 18 bis 25. Vom 29. April bis 10. Juni 1938.

(18/19:) Die Talbrücke bei Frankenhausen über die Pleiße im Zuge der Reichsautobahn Dresden—Chemnitz—Meerane. — (23/24:) Fahrbahnen der Straßenbrücken. — (25:) Aus dem Geschäftsbericht 1937 der Deutschen Reichsbahn.

Braunkohle. Halle (Saale).

37. Jahrg. Heft 16. Vom 16. April 1938.

Die Durchführung der neuen Vorschriften über den Straßenverkehr.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

9. Jahrg. Nr. 86. Vom März/April 1938.

Zur finanziellen Wiederaufrichtung der Privatbahnen. — Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk. — Die rationelle Auswertung der Ergebnisse der Unfallstatistik der Betriebsunfallversicherung der Bahnen, zum Zwecke der Herabsetzung ihrer Betriebsauslagen.

Contemporary Manchuria. Dairen.

Band II. Nr. 3. Mai 1938.

The development and administration of Railway lines in Manchuria.

Chronique des transports. Paris.

17. Jahrg. Nr. 8 bis 11. Vom 25. April bis 10. Juni 1938.

(8:) La situation de l'armement mondial et de l'armement français. — Le service d'été des chemins de fer français. — Les chemins de fer de l'Est en 1937. — L'extension à l'Autriche du réseau allemand d'autoroutes. — (9:) La coordination du rail et de la route en Suisse. — Les billets „Bon dimanche" pour parisiens et provinciaux. — Les chemins de fer métropolitains dans le monde. — (10:) Les decrets-lois et les transports. — Une conférence de M. Guinand sur le problème des Chemins de fer. — La longueur des voies ferrées dans le monde en 1935. — (11:) Le réseau P. L. M. en 1937.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

72. Jahrg. Heft 17 bis 24. Vom 27. April bis 15. Juni 1938.

(17:) Zur Frage der Volkswohnung. — (20:) Die Haftung des Architekten. — (24:) Umgestaltung Berlins.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

12. Jahrg. Nr. 33 bis 38. Vom 13. Mai bis 17. Juni 1938.

(33:) Reichsbahn hochbeschäftigt und hoch beansprucht. — (34:) Güterfernverkehr — öffentlich oder privat? — (36:) Die internationale Zusammenarbeit in der Seeschiffahrt. — Der Wagen zur Freude. — (38:) Chronische Eisenbahnkrise in Belgien.

Deutsche Wasserwirtschaft. Berlin.

33. Jahrg. Heft 5 bis 6. Vom 1. Mai bis 1. Juni 1938.

(5:) Die Entwicklung des chemischen Bodenverfestigungsverfahrens nach Dr. Joosten in zehnjähriger Praxis. — (6:) 50 Jahre Unterweser.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

35. Jahrg. Nr. 18 bis 22. Vom 12. Mai bis 9. Juni 1938.

(18:) Die Bagdadbahn. — (19:) Erheblich gestiegener Güterverkehr im März. — Reichsbahnwagengestellung unter Vorjahrshöhe. — Rückläufiger Personenverkehr. — (21/22:) Aktivierung der deutschen Binnenschiffahrt.

Das Eisenbahnwerk. Berlin.

17. Jahrg. Heft 5. Vom Mai 1938.

Die Gewindenormung im Lokomotivbau. — Kohlenförderanlage auf dem Hauptbahnhof Lübeck.

Engineering. London.

Band 145. Nr. 3768 bis 3776. Vom 1. April bis 27. Mai 1938.

(3768:) Three-car Diesel train; London Midland and Scottish Railway. — (3770:) The Railway accident at Crewe. — (3773:) San Francisco—Oakland bay bridge. — (3776:) The highway development survey for London.

ETZ. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

59. Jahrg. Heft 20 bis 24. Vom 19. Mai bis 16. Juni 1938.

(20:) Elektrische Bahnen. — Gleislose Fahrzeuge. — (24:) Rundfunkstörungsmessungen an Straßenbahnen.

Le génie civil. Paris.

Band 112. Nr. 23. Vom 4. Juni 1938.

L'électrification des chemins de fer italiens. — La résiliation des concessions de transports et les décrets-lois. — Les nouveaux ponts suspendus de Hambourg et de Cologne.

Glasers Annalen. Berlin.

62. Jahrg. Band 122. Heft 8 bis 11. Vom 15. April bis 1. Juni 1938.

(8:) Der Personen-Schnellverkehr der Deutschen Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung der Triebfahrzeuge. — (9:) Ausrüstung des neuzeitlichen Obus und seine Wirtschaftlichkeit. — Ein amerikanischer Lokomotivschuppen. — (10:) Über den Bau der Nordsüd-S-Bahn in Berlin. — Neuerungen auf dem Gebiet des Oberflächenschutzes. — (10:) Berlin und seine Stadtbahn. — Über die Wirtschaftlichkeit der Berliner S-Bahn. — Die Fahrzeuge der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. — Entwicklung und Aufgabe des Reichsbahn-Ausbesserungswerks Berlin-Schöneweide im ersten Jahrzehnt des elektrischen Betriebes der Berliner S-Bahn. — Fahrtreppen der S-Bahn. — Die Stromversorgung der Berliner S-Bahn. — Die Entwicklung der selbsttätigen Signalanlagen der S-Bahn.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

15. Jahrg. Heft 1/2. Vom Januar/Februar 1938.

Wege und Ziele der Psychologie in Deutschland.

The journal of the institute of transport. London.

Band 19. Nr. 4 bis 8. Vom Februar bis Juni 1938.

(4:) Street traffic congestion. — The progress of transport co-ordination in Great Britain. — (7:) Defence of transport against air attack. — (8:) Amenities of Railway passenger travel. — Transport developments in 1937. — Advertising transport.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

67. Jahrg. Heft. 18 bis 24. Vom 30. April bis 11. Juni 1938.

(18:) Preisüberwachung bei Grundstücken. — (19:) Das Recht der Warenautomaten. — (20:) Rechtsmittelfragen bei der Grundsteuer. — Zur Rechtserneurung des Anliegerbeitragsrechts. — (24:) Die Neuordnung des öffentlichen Dienstes.

Die Lokomotive. Wien.

35. Jahrg. Nr. 4/5. Vom April/Mai 1938.

100 Jahre Dampflokomotive in Deutschland. — 2-D-2 Heißdampf-Schnellzugslokomotive der Chilenischen Staatsbahnen für 1676 mm Spurweite. — Technische Fortschritte bei den Österreichischen Bundesbahnen. — 2 Co 2 + 2 Co 2 diesel-elektrische Lokomotive der P. L. M.

Manchurian Economic Review. Harbin.

5. Jahrg. Nr. 11. Vom 1. Juni 1938.

Railways in Manchuria.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

93. Jahrg. Heft 8 bis 11. Vom 15. April bis 1. Juni 1938.

(8:) Ein selbsttätiges Führerbremsventil für Druckluftbremsen. — Die Innenlagerung der Radsätze. — Neuere Stromlinien-Lokomotiven. — (9:) Der deutsche politische Umbruch und der Verkehr der rheinischen Westmark. — Eisenbahnbrücken im Rheinland zwischen Koblenz und Kleve. — Die Deckungs- und Gleisfreimeldeanlage in Köln Hauptbahnhof. — 90 Jahre Eisenbahnhochbau im Bezirk der Reichsbahndirektion Köln. — Die Triebwagenabstellanlage bei Dortmund. — (10:) Diesel-Aussichtstriebwagen. — Die Bremse des dieselhydraulischen Aussichtstriebwagens. — Neue Kraftstellwerke auf dem Pariser Nordbahnhof. — (11:) Die Grundsätze für den Bau geschweißter Motortragrahmen für Triebwagen. — Stuhlschienenstoß mit Spurreglung.

Railway Age. New York.

Band 104. Nr. 15 bis 21. Vom 9. April bis 21. Mai 1938.

(15:) Rail damage and the relation of locomotives thereto. — Wheeler to close Pettengill hearings. — L. F. Loree resigns D. a. H. presidency. — No train-limit law at present session. — Inventories analyzed for facts on Railway supplies. — Railway message next week. — (16:) Making money with locomotives. — February buying dull. — President's Railroad message. — Senate Pettengill hearings concluded. — $ 98,526,717 net income in 1937. — Builds inexpensive station of unusual design. — Report tests on titanium rail. — (17:) Sewer construction affects tracks on three levels. — Outlook für wage cut and legislation. — Atlantic coast line buys 15 passenger cars. — Freight claim payments increase. — Two-cent fare best for east. — Electric locomotive changed to Diesel electric. — (18:) Freight and passenger power for the Milwaukee. — Through West-South class rates prescribed. — Union Pacific improves station at Cheyenne, Wyoming. — Traffic clubs hear splawn and sloan. — Variation in cost of carload service. — Wheeler to sponsor emergency rail legislation. — (19:) Possibilities of the modern steam locomotive. — 1937 rail output at seven-year peak. — Bills for equipment and employment loans. — Station facilities must keep pace with modernized train service. — (20:) Railway management's most difficult problem. — Results first quarters 1932, 1933 and 1938. — Burlington builds large — capacity water — treating plant at Galesbury. — New passenger equipment for Challenger service. — (21:) High profits or high wages the cause of unemployment? — The problems of rail maintenance as viewed by a mechanical man. — Apex all-metal dust guard. — Carriers serve notice of pay cut. — Six all-electrics for the New Haven. — Seeing Florida.

Railway Gazette. London.

Band 68. Nr. 16 bis 23. Vom 22. April bis 10. Juni 1938.

(16:) Further impressions of overseas transport. — A. T. C. test on the G. W. R. — Variable speed gear for Railway shop machinery. — Automatic signalling in France. — Aluminium in rolling stock. — Storing tools and materials in locomotive shops. — (17:) The Railway position

in Argentina. — Ferries and bridges in Denmark. — Colour-light signalling on the Chingford branch, L. N. E. R. — Replacing wooden by steel coach bodies in France. — Thirty years of rack working on the Benguela Railway. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (18:) Some considerations affecting average speed on Crown Colony Railways. — Impact stresses in a freely-supported beam. — (19:) Notes on a unified colonial Railway service. — New stations at Surbiton and Richmond, S. R. — Derailment on American concrete track. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (20:) Switching out electric train staff sections Central Argentine Railway. — Collapse of a welded bridge. — The Bihta accident. — (21:) Operating the L. M. S. R. — Standardising power signalling in Italy. — New Southern suburban line. — Junction indicators in colour-light signalling. — Improved 4-6-4 locomotives, New York Central. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (22:) Luminous speed indicators on French Railways. — Railway welding progress in 1937. — (23:) High-speed electric running on the Pennsylvania. — The Brodgen lapped rail joint. — Automatic train control on the G. W. R. — Copenhagen Central station. — Behavious of vehicles on rails. — L. M. S. R. dynamometer car. — New 4-6-2 type express locomotive, L. M. S. R. — (Supplement:) Diesel Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

April 1938.

B. a. O. C. T. installs route interlocking. — T. a. P. extends C. T. C. installation. — Signal section convention. — A. C. primary ont he katy. — Automatic gates protect four tracks.

Die Reichsbahn. Berlin.

14. Jahrg. Heft 17 bis 23. Vom 27. April bis 8. Juni 1938.

(17:) Die Reichsbahn in Athen. — Zum 25jährigen Bestehen des neuen Geschäftsgebäudes der Reichsbahndirektion Köln. — Methoden und Gefahren der Beamtenbestechung. — (18:) Lehrlingsrecht bei der Deutschen Reichsbahn. — (19:) Der mechanische Frachtsatzzeiger. — (20:) Das Hoheitszeichen des Dritten Reiches bei der Deutschen Reichsbahn. — Herbstverkehr-Schlachten der Eisenbahnen. Eine Vergleichsstudie von einst und jetzt. — (21:) Neuzeitliche Ausbesserungswerke für Dampflokomotiven. — (22:) Grundlegende Begriffe und Bestimmungen des Deutschen Arbeitsrechts unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse bei der Deutschen Reichsbahn. — (23:) Schönheit und Zweck des Reichsbahnplakates. — Der Bahnhofsverweis. — Ein versunkenes Schloß unter der Autobahn bei Mundelsheim (Kreis Marbach) am Neckar.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 59. Nr. 16 bis 22. Vom 16. April bis 28. Mai 1938.

(16:) Anliegerbeiträge. Vorschläge für eine reichsrechtliche Regelung. — (17:) Handhabung der Baupolizei. — (19:) Die Haftung für Verkehrsunfälle auf den Reichsautobahnen. — (22:) Berufungsbeschränkung im Disziplinarverfahren.

Revue générale des chemins de fer. Paris.

57. Jahrg. Nr. 5 bis 6. Vom 1. Mai bis 1. Juni 1938.

(5:) Le cahier des charges des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français. — Locomotives Diesel électriques à grande vitesse de la Société Nationale des Chemins de fer français. — Le raccordement de Valenton. — Un grand pont sous rails à béquilles près de Strasbourg. — (6:) Statuts de la Société Nationale des Chemins de fer français. — Les rattachement de la ligne de Sceaux au Chemin de fer Métropolitain de Paris. — Le graissage dans les Chemins de fer aux États-Unis.

Ruhr und Rhein. Essen.

19. Jahrg. Heft 16 bis 23. Vom 22. April bis 10. Juni 1938.

(16:) Ausbau und Gestaltung des Verkehrs. — Der Reichskraftwagentarif. — (18:) Die Hausbank der Reichsbahn. — (19:) Die Überschüsse der Reichsbahn. — Reiseverkehrsabkommen. — (20:) Die Finanzierung der Reichsautobahnen. — Personentariffragen. (22:) Freie Bahn dem KdF-Wagen. — (23:) Bremen als Tor zur Welt. — Gemeinschaftswerbung.

S.B.B.-Nachrichtenblatt. Bern.

15. Jahrg. Nr. 4 bis 5. Vom April bis Mai 1938.

(4:) Verbesserungen auf der Gotthardlinie und ihren Zufahrten. — Der neue Stundenpaß. — (5:) 50 Jahre Brünigbahn. — Akustische Streckensicherung.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 5. Heft 5 bis 6. Vom Mai bis Juni 1938.

(5:) Verhalten vor beschranktem Eisenbahnübergang. — Winkerbedienung auf der Reichsautobahn. — (6:) Die Rechtsgrundlagen der Zulassung zu Eisenbahnunternehmen, insbesondere zu Kleinbahnen. — Kraftfahrzeughaftpflicht-Recht und -Versicherung im In- und Ausland.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

17. Jahrg. Heft 4 bis 5. 1938.

(4:) Wild im Verkehrsrecht. — Das Pfandrecht der Reichsbahn am Frachtgut. — Die Handhabung der Reklamationen im internationalen Eisenbahnverkehr. — Die AdSpB. als Handelsbrauch. — Der Speditionsvertrag im Spiegel der Verjährung. — Benützungsrecht und Dienstbarkeiten an Gemeindewegen für elektrische Leitungen. — (5:) Der Rechenschaftsbericht der Deutschen Reichsbahn und des Unternehmens „Reichsautobahnen". — Die Deutsche EVO. in Österreich. — Speditionsrechtliche Fragen zum Güterfernverkehrsgesetz (GFG.).

Verkehrstechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 8 bis 11. Vom 20. April bis 5. Juni 1938.

(8:) Zur Verkehrsgeographie der Großstadt. — Der Neubau der Reichshauptstadt. — Die Hansestadt Lübeck als Beispiel der neuzeitlichen Verkehrsentwicklung einer mittelalterlichen Stadtanlage. — Verkehrs- und Straßenausbau in Deutsch-Österreich. — (9:) Die Anwendung des magnetischen Prüfverfahrens für die Untersuchung der Achsen von Schienenfahrzeugen. — Zur einheitlichen Berechnung der Reisegeschwindigkeit. — (10:) Die Sicherungsmaßnahmen der Reichsbahn an schienengleichen Wegübergängen. — Der Personen-Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Jahren 1936/37. — Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1937. — Das Unternehmen „Reichsautobahnen" im Jahre 1937. — (11:) Der Umbau Münchens.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

32. Jahrg. Heft 16 bis 25. Vom 20. April bis 22. Juni 1938.

(16:) Die Wirtschaftslage der Deutschen Reichsbahn in ihrer Entwicklung seit 1933. — (17:) Aufgaben, Mittel und Organisation des Verkehrs. —Die neue Zollabfertigung in Flensburg. — (18/19:) Die neuzeitlichen Verkehrsmittel in China. — (20:) Die Veränderung der Raumlage Deutschlands durch den Anschluß Österreichs. — Untersuchung von Aluminiumgußlegierungen. — (21:) Das neue Empfangsgebäude in Zwickau. — Der Schutz des geistigen Eigentums im Patentrecht. — (22/23:) 10 Jahre elektrischer Zugbetrieb auf der Berliner S-Bahn. — 10 Jahre elektrischer S-Bahn-Betrieb in Berlin. — Die elektrisch gesteuerte Druckluftbremse an den S-Bahn-Zügen und ihre Bewährung im Betriebe. — Die selbsttätigen Signalanlagen der S-Bahn. — 25 Jahre selbsttätiger Strecken- und Bahnhofsblock der Vereinigten Eisenbahn-Signalwerke. — (24/25:) Verkehr der Kolonien. — Kolonial-Bahnen. — Vom Bauen in Übersee. — Der praktische Betriebsmaschinen- und Werkstättendienst bei Kolonialbahnen. — Koloniales Straßenwesen. — Hafenbau in den deutschen Kolonien. — Siedlungsfragen in den Kolonien. — Ausbildung und Fortbildung von Kolonialingenieuren.

Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. Berlin.

5. Jahrg. Heft 11 bis 12. Vom 1. bis 15. Juni 1938.

(11:) Grundwassersenkung durch Tiefbauarbeiten und Häuserschäden. — (12:) Das Kraftpostwesen als Aufgabe der Deutschen Reichspost. — Gedanken zur Gestaltung des künftigen Reichsbaurechts und der Organisation der Bauverwaltung.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 82. Nr. 17 bis 24. Vom 23. April bis 11. Juni 1938.

(17:) Storstrøm-Brücke. — 200 t-Tiefladewagen. — (18:) Leistungsgewinn von Stromlinienlokomotiven. — (19:) Dehnungsmessungen an

einer Lokomotiv-Pleuelstange. — (21:) Die Reichsautobahn Stuttgart—Ulm. — (23:) Tankstellen an den Reichsautobahnen. — (24:) Elektrische Doppellokomotiven für Gebirgsstrecken.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

90. Jahrg. Heft 17/18 bis 23/24. Vom 29. April bis 10. Juni 1938.

(17—19:) Vom Bau der Nordsüd-S-Bahn in Berlin. — (19/20:) Verkehrsbelebung. — (21/22:) Betonbauten im neuen Deutschland. — (23/24:) Lokomotivbau in Rumänien. — Eisenbahn- und Transportwesen, Industrie und Technik im Aufbau der neuen Türkei.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

70. Jahrg. Heft 4 bis 6. April bis Juni 1938.

(4:) Binnenschiffahrt und Raumordnung. — Die verkehrspolitische Bedeutung der Beilegung des polnisch-litauischen Konflikts. — (5:) Leistungen und Entgelte der Oderschiffahrt. — Der Oderausbau. — (6:) Das Problem der Verkehrsteilung (Landstraße — Schiene — Wasserweg). — Lastkraftwagen und Häfen.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

33. Jahrg. Nr. 6 bis 8. Vom 1. Mai bis 10. Juni 1938.

(6—8:) Bahnhofs-Lautsprecheranlagen. — (6:) Das Federspannwerk. — Aus der Trägerfrequenztechnik. — (7—8:) Über optisch-elektrische Schaltgeräte im Eisenbahn-Sicherungswesen. — (8:) Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

46. Jahrg. Nr. 4 bis 5. April bis Mai 1938.

(4:) Berechnung des Schadenersatzes bei Beschädigung des Transportgutes nach dem internationalen Eisenbahn-Frachtrecht. — (5:) Besonderheiten des englischen Eisenbahnfrachtrechts gegenüber den Vorschriften des I. Ü. G.

Zeitschrift für Erdkunde. Berlin.

6. Jahrg. Heft 9. Vom 3. Mai 1938.

Österreich und die volksdeutsche Aufgabe.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

15. Jahrg. Heft 1. 1938.

Der Reichsbahnverkehr in der rheinischen Grenzmark. Sorgen, Erfolge und Ideen. — Der französische Omnibusverkehr und seine Betriebsanlagen.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

78. Jahrg. Nr. 16 bis 23. Vom 21. April bis 9. Juni 1938.

(16:) Die Haftung des Gestattungsnehmers. — (17:) Die Entwicklung der Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße in Frankreich. — Das Jahr I des Fünfjahresplanes des Chinesischen Eisenbahnministeriums. — Die norwegischen Eisenbahnen 1936/1937. — (18:) Verkehrszählung im Kopenhagener Vorortverkehr. — Die Eisenbahnverbindungen Berlin—Wien. — (19:) Tiere auf dem Bahnkörper. — Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission. — (20:) Die Lösung der Schnellverkehrsfrage durch den kurvenneigenden Kreiselwagen. — Die Schweißtechnische Versuchsanstalt der Deutschen Reichsbahn. — Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Post in Dänemark. — (21:) Das Kilometerheft in der Schweiz. — Der Schmerzensgeldanspruch im Unfallprozeß. — (22:) Übersicht über die Bilanz und den Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn für 1937. — Die japanischen Eisenbahnen im Geschäftsjahr 1936/37. — (23:) Deutsche Wasserstraßen. — Die britischen Eisenbahnen im Jahre 1937.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

58. Jahrg. Heft 17. Vom 27. April 1938.

Der Rügendamm.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer.

Verlag von Julius Springer, Berlin W. – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

Die gewerberechtliche Stellung der Deutschen Reichsbahn.

Von

Reichsbahnoberrat Dr. Koppin in Berlin.

Die gewerberechtliche Stellung der Reichsbahn kann nur aus ihren Beziehungen zum Gewerberecht, insbesondere zum Gewerbepolizeirecht untersucht werden. Es werden daher zum besseren Verständnis zunächst die Organisation und die Aufgaben der ordentlichen Gewerbepolizei, namentlich auch die Gewerbeaufsicht einschließlich der Haftung darzustellen sein. Das geschieht — unter besonderer Berücksichtigung der preußischen Verhältnisse — im folgenden unter Abschnitt A. In Abschnitt B wird sodann die eigengeartete Rechtslage bei der Reichsbahn behandelt.

Das deutsche Gewerberecht ist nicht nur in der Reichs-Gewerbeordnung (GO.) vom 1. Januar 1872 geregelt, sondern auch in umfangreichen landesrechtlichen Ausführungsanweisungen (die preußische Ausführungsanweisung vom 1. Mai 1904 z. B. enthält fast 300 Paragraphen) sowie in vielfachen Reichs-Sondergesetzen, die seit der letzten Textfassung der GO. vom 30. Juni 1900 ergangen sind. Die Zahl dieser Reichs-Sondergesetze betrug bis zum Jahre 1933 etwa 30 und seitdem bis Ende 1937 annähernd weitere 30. Die gesetzgeberische Schnellarbeit im letzten Jahrfünft war bedingt durch das Bestreben nach einer staatssozialistisch ausgerichteten Wirtschaftsordnung. Auf gewerblichem Gebiet äußerte sich das besonders in einer Erschwerung des freien Wettbewerbs zugunsten der staatlichen Führung, in der Schaffung zentralistisch orientierter Fachverbände, in der Förderung des Innungswesens („Pflichtinnungen") und vor allem auch in der Tendenz zu einer nivellierenden Gestaltung der Arbeitsbedingungen. Da die Entwicklung einer tunlichst lückenlosen staatlichen Lenkung der Wirtschaft noch nicht abgeschlossen zu sein scheint, ist es begreiflich, daß trotz des zur Zeit außerordentlich unübersichtlichen Rechtszustandes bisher davon abgesehen wurde, die Gewerbeordnung neu zu fassen. Aber selbst wenn das später einmal geschieht, ist eine Kodifikation aller gewerberechtlichen Vorschriften nicht zu erwarten. Das gilt insbesondere für die Ausgestaltung der in Titel VII der GO. enthaltenen, der Gesundheit und

Unfallverhütung dienenden „Schutzbestimmungen". Mit der Erfindung neuartiger Bauweisen, neuer Maschinen und Geräte, mit dem Wechsel der Betriebsarten und dem Entstehen überhaupt neuartiger Betriebe, müssen naturgemäß auch die Schutzmaßnahmen wechseln und tunlichst vervollkommnet werden. Gerade auf diesem Gebiet sind die Dinge und Anschauungen in ständigem Fluß und können nicht in ein mehr oder minder starres Gesetz gezwängt werden. Dazu kommt, daß die Schutzmaßnahmen je nach Eigenart und Gefährlichkeit der einzelnen Betriebe verschieden sind und bleiben müssen. Deshalb wird es wohl auch künftig dabei bewenden, daß die GO. hier nur verhältnismäßig wenige, allgemein gehaltene Rahmenvorschriften bringt, ihre jeweilige Ausgestaltung dagegen Sonderverordnungen überläßt. So erschöpft sich denn auch die gesetzliche Vorschrift der GO. über den Gefahrenschutz im wesentlichen in der Bestimmung des § 120 a, wonach der Gewerbeunternehmer 1. „die Arbeitsräume, Betriebsvorrichtungen, Maschinen und Gerätschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln hat, daß die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet" und 2. Vorschriften über die Ordnung des Betriebes und das gefahrverhütende Verhalten der Arbeiter (Arbeitsordnungen) zu erlassen hat; solche Arbeits- oder Dienstordnungen werden durch ausdrückliches oder stillschweigendes Einverständnis des Beschäftigten zum Vertragsbestandteil. Verstöße des Unternehmers gegen die zu 1. erwähnten Schutzbestimmungen sind unter gewissen Voraussetzungen auf Grund der Gewerbeordnung (§ 147 I Ziff. 4) öffentlich-rechtlich strafbar, gleichartige Verstöße seiner Gefolgschaftsmitglieder gegen die von ihm selbst erlassenen Vorschriften hat der Unternehmer innerdienstlich, notfalls durch Kündigung zu maßregeln. (Die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für schadenstiftende Handlungen wird später erörtert.) Welche Anforderungen im einzelnen für die verschiedenen Betriebe und ihre Gefolgschaften zu stellen sind, ist nach GO. § 120 e der Verordnung durch die Reichsregierung (Reichsarbeitsminister) oder an deren Stelle — nach Benehmen mit den Berufsgenossenschaften — der Anordnung durch die Landes-Zentralbehörden oder schließlich der Polizeiverordnung durch die allgemeine Polizei überlassen. Von allen diesen Möglichkeiten ist weitgehender Gebrauch gemacht worden durch zahlreiche Gesetze und Verordnungen, z. B. für Akkumulatorenfabriken, Glashütten, Zinkhütten, Bleihütten, Buchdruckereien, für Benzinwäschereien, für Preßluftarbeiten, für Anstricharbeiten (Bleivergiftung!), für den Verkehr mit Mineralölen und Sprengstoffen, für Dampfkessel, Aufzüge, Azetylenanlagen usw. Über das Verordnungswesen auf diesem weitverzweigten Gebiet unter-

richten unter anderem das „Ministerialblatt für Wirtschaft“ und das „Reichsarbeitsblatt“, deren Veröffentlichungen jeder Sachbearbeiter verfolgen wird.

A. Die Gewerbepolizei.

Das gesamte Gewerbewesen unterliegt nach Reichsverfassung Artikel 7 der Aufsicht des Reiches, das sich hierzu der „Gewerbepolizei“ (im weitesten Sinne des Worts) bedient. Sie tritt in Tätigkeit einerseits als genehmigendes, andererseits als überwachendes Organ. In ersterer Eigenschaft entscheidet sie über die Genehmigung gewerblicher Anlagen, in letzterer trifft sie Anordnungen über den Betrieb und überwacht ihn sowie die darin Beschäftigten. Diese letztere Aufgabe interessiert hier am meisten und ist auch die bei weitem umfangreichere.

I. Die Genehmigung gewerblicher Betriebe.

Die Vorschriften darüber finden sich in den §§ 16 ff. der GO.; diejenigen über das behördliche Verfahren sind der Landesgesetzgebung[1] vorbehalten, wobei jedoch die reichsrechtliche Bestimmung des § 21 der GO. zwingend ist, daß nämlich mindestens eine Instanz eine Kollegialbehörde sein muß, die in öffentlicher Sitzung zu entscheiden hat. Für Preußen kommen im wesentlichen in Betracht: das pr. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 (Titel XVI „Gewerbepolizei“ §§ 109 ff.) in Verbindung mit der pr. Verordnung zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung vom 3. September 1932 und dem pr. Gesetz über die Anpassung der Landesverwaltung an die Grundsätze des nationalsozialistischen Staates vom 15. Dezember 1933 (Anpassungsgesetz) §§ 9 und 12. Hiernach entscheidet in erster Instanz der Landrat (bzw. Bürgermeister oder Oberbürgermeister), und gegen den Beschwerdebescheid des Regierungspräsidenten (in Berlin: des Polizeipräsidenten) kann im Verwaltungsstreitverfahren beim Bezirksverwaltungsgericht geklagt werden mit Revisionsmöglichkeit beim Oberverwaltungsgericht. — Über einen nach § 20 der GO. eingelegten „Rekurs“ entscheidet in Preußen in zweiter Instanz der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister. Sogenannte geheime Betriebe genehmigt dieser Minister in erster und letzter Instanz. — Besondere Vorschriften gelten für das Verfahren betr. Genehmigung von Dampfkesseln gemäß § 24 der GO. in Verbindung mit den landes-

[1] Die Hoheitsrechte der „Länder“ wurden am 30. Januar 1934 durch das Neuaufbaugesetz auf das Reich übertragen, das sie ihnen jedoch schon am 2. Februar 1934 zur auftragsweisen Ausübung im Namen des Reichs widerruflich zurückübertrug. In diesem Sinne gibt es also auch weiterhin eine Landesgesetzgebung unter Mitwirkung der Reichsregierung. Das gesamte materielle Polizeirecht ist noch landesrechtlich geregelt.

rechtlichen Bestimmungen. (In Preußen entscheidet in zweiter Instanz der Wirtschaftsminister.)

II. Die Gewerbepolizei als Teil der „Allgemeinen Polizei".

Auch auf dem besonderen Gebiet der Ordnung und Überwachung der Betriebe ist die Gewerbepolizei, was die Übersichtlichkeit vom Standpunkt der Reichsbahn weiterhin beeinträchtigt, nicht reichsrechtlich einheitlich organisiert, weil sie in gewissem Umfang Teil der landesrechtlich zur Zeit noch unterschiedlich geregelten „Allgemeinen Polizei" ist. Diese letztere wiederum wird teils von staatlichen, teils auch — kraft staatlichen Auftrags und unter staatlicher Aufsicht — von Gemeindebehörden ausgeübt. Für diejenigen preußischen Orte, in denen (wie z. B. in Berlin) ein Nebeneinander von staatlicher und kommunaler Polizei besteht, sind die beiderseitigen Zuständigkeiten durch Verordnung des Innenministers vom 31. März 1938 (GesS. Nr. 9, Seite 54 ff.) neu abgegrenzt unter Vorbehalt einer im Augenblick noch nicht getroffenen Sonderregelung für Berlin. Diese Zuständigkeitsverordnung betrifft auch einige Gebiete der Gewerbepolizei (desgl. beispielsweise die Feuer-, Feuerlösch-, Gesundheits-, Lebensmittel- und Veterinärpolizei). In ihren wesentlichen Betätigungen wird die Gewerbepolizei in den meisten Ländern überwiegend von staatlichen Organen der allgemeinen Polizei verwaltet. Diese staatlichen Polizeistellen gliedern sich in untere und höhere Verwaltungsbehörden. Beide sind landesrechtlich verschieden organisiert, je nach den Vorschriften der einschlägigen Gesetze. So ist beispielsweise für Sachsen grundlegend das „Gesetz über die Organisation der Behörden für die innere Verwaltung" vom 21. April 1873 (mit späteren Änderungen); untere Polizeiverwaltungsbehörden sind danach die „Amtshauptmannschaften", höhere die „Kreishauptmannschaften" (denen z. B. im Lande Österreich die „Bezirks- bzw. Landeshauptmannschaften" entsprechen). Es muß und kann hier darauf verzichtet werden, die Organisation der Polizeiverwaltung nach ihren landesrechtlichen Verschiedenheiten darzustellen. Kurz erörtert seien nur noch die Verhältnisse in Preußen. Hier ist für die Zuständigkeiten und Befugnisse der allgemeinen Polizei das Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931 (PVG.) richtunggebend, dessen Anwendungsweise — ohne förmliche Änderung — durch Runderlasse des Reichs- und Preußischen Ministers des Innern an die Polizeibehörden mehrfach beeinflußt wurde. Nach § 14 dieses Gesetzes haben „die Polizeibehörden im Rahmen der geltenden Gesetze die nach pflichtgemäßem Ermessen notwendigen Maßnahmen zu treffen, um von der Allgemeinheit oder dem Einzelnen Gefahren abzuwehren, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung

bedroht wird"[1]. Jene Maßnahmen können bestehen in „Polizeiverordnungen" (zur normativen Regelung eines polizeilichen Verhaltens für eine unbestimmte Personenzahl innerhalb bestimmter Bezirke — §§ 24 ff. a. a. O. —), in „Polizeiverfügungen" (zur Beseitigung eines polizeiwidrigen Verhaltens bestimmter Personen durch Gebot oder Verbot — §§ 40 ff. a. a. O. —) oder in „polizeilichen Strafverfügungen" (zur Ahndung der „Übertretung" einer Vorschrift polizeilicher Art — § 59 ff. a. a. O. in Verbindung mit §§ 413 ff. der Strafprozeßordnung —). Zuständig für Polizeiverordnungen sind für das gesamte Staatsgebiet: der Reichs- und Preußische Innenminister und — im Benehmen mit diesem — jeder fachlich zuständige Minister; für eine Provinz: der Oberpräsident; für einen Regierungsbezirk: der Regierungspräsident (für Berlin: der Polizeipräsident); für einen Kreis: der Landrat. Polizeiverfügungen können erlassen werden von den Trägern der ordentlichen Polizeigewalt gemäß § 2 des PVG., also vom Regierungspräsidenten (in Berlin: vom Polizeipräsidenten), vom Landrat, vom Amtsvorsteher (oder auch von den mit der Wahrnehmung staatlicher Polizeigeschäfte beauftragten Organen der Gemeindeverwaltung). Zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen schließlich ist jede Ortspolizeibehörde im Rahmen ihrer örtlichen und sachlichen Zuständigkeit befugt. — Rechtsmittel gegen eine Polizeiverfügung ist die Beschwerde bei der unmittelbar vorgesetzten Polizei-Aufsichtsbehörde, und gegen deren Entscheidung in der Regel die Klage beim Bezirksverwaltungsgericht mit Revisionsmöglichkeit beim Oberverwaltungsgericht. Rechtsmittel gegen eine polizeiliche Strafverfügung ist wahlweise die Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde, die endgültig entscheidet, oder der Antrag auf gerichtliche Entscheidung.

[1] Daß hiernach die preußische Polizeitätigkeit sich formell im Rahmen der geltenden Gesetze halten muß und auf einen mehr oder minder bestimmten sachlichen Wirkungskreis beschränkt ist, wird von Anhängern der These vom Primat einer volkstümlichen „Rechtmäßigkeit" gegenüber der „Gesetzmäßigkeit" stark bemängelt, wobei teilweise die landesrechtlich voneinander abweichenden Regelungen empfehlend oder verwerfend gegeneinander ausgespielt werden. — In der eingehend begründeten Entscheidung des Pr. OVG. vom 16. Dezember 1937 (Reichsverwaltungsblatt 1938, Seite 517) betont das Gericht, daß mit der praktischen Durchführung jener These die Gefahr einer Rechtsverwirrung und Rechtsunsicherheit verbunden sei. Scharf dagegen: Best, der zu den führenden Persönlichkeiten der deutschen Polizei gehört, in seinem Aufsatz „Werdendes Polizeirecht" (in „Deutsches Recht", Heft 11/12 vom 15. Juni 1938). Danach müßten auch Dienstanweisungen oder Einzelanordnungen, weil sie letzten Endes Führerbefehl seien, als „Gesetz" gelten; neues „Recht" entstehe durch Pflichterfüllung verantwortungsvoller Männer. Angesichts des Theorienstreits empfehle es sich, mit dem Erlaß einer „Deutschen Polizeiordnung" noch zu warten.

Die hiernach landesrechtlich jeweils zuständigen Behörden der allgemeinen Polizei handhaben mit den entsprechenden Mitteln auch die Gewerbepolizei (insbesondere auf dem Gebiet des allgemeinen Arbeitsschutzes) durch Polizeiverordnungen auf Grund des bereits erwähnten § 120 e der GO. und durch Polizeiverfügungen auf Grund des § 120 d. Solche Polizeiverfügungen können — abweichend von § 49 des pr. Polizeiverwaltungsgesetzes — nicht zum Gegenstand eines Verwaltungsstreitverfahrens gemacht werden, sondern sind vom Unternehmer (in gewissen Fällen auch von der Berufsgenossenschaft) nur mit der Beschwerde an die Aufsichtsbehörde und der weiteren Beschwerde an die Ministerialinstanz anfechtbar, die endgültig entscheidet (§ 120 d, Abs. 4). Zuwiderhandlungen gegen Polizeiverfügungen gemäß § 120 d (die übrigens auch auf Einstellung des Betriebes gerichtet sein können — § 147, Abs. 4 —) sind nach § 147, Abs. 1 Ziff. 4 im Strafverfahren zu verfolgen. Daneben bleiben die landesrechtlichen Zuständigkeiten der Polizeibehörden zum Erlaß polizeilicher Strafverfügungen unberührt.

III. Die „Gewerbeaufsicht" als Sonderpolizei.

Die Gewerbepolizei wird nun aber keineswegs ausschließlich von der allgemeinen Polizei ausgeübt. Ein wichtiger oder vielleicht der wichtigste Zweig, nämlich die in § 139 b der GO. erwähnte besondere „Aufsicht" ist vielmehr teils allein, teils auch neben der allgemeinen Polizei, besonderen von den Landesregierungen ernannten Beamten übertragen und damit als „Sonderpolizei" eigengeartet organisiert; wie ja auch die übrige Sonderpolizei (z. B. Bahnpolizei, Bergpolizei, Wasserpolizei) von Sonderbehörden wahrgenommen wird.

1. Organisation der Gewerbeaufsicht.

Über die nach GO. § 139 b, Abs. 2 der landesrechtlichen Regelung vorbehaltene Organisation der Gewerbeaufsicht sei folgendes gesagt:

Für Preußen ist grundlegend der Allerhöchste Erlaß vom 27. April 1891 (Pr.Ges.S. 1891, Seite 165). Danach wurden bei den Bezirksregierungen gewerbetechnische Räte mit dem Titel „Regierungs- und Gewerberat" und zu ihrer Unterstützung gewerbetechnische Beamte mit dem Titel „Gewerbeinspektor" mit der Gewerbeaufsicht betraut. Diese Organisation hat sich grundlegend nicht wesentlich geändert. Die bei den Regierungen tätigen Dezernenten führen auch heute noch den gleichen Titel; die sogenannten „Gewerbeinspektionen" sind dagegen umgewandelt zu „Staatlichen Gewerbeaufsichtämtern", die unter der Leitung eines oberen Beamten („Gewerberat") je nach dem örtlichen Bedarf als sachlich selbständige, dienstlich dem Regierungspräsidenten (in Berlin: dem Polizeipräsi-

denten), in höchster Instanz dem Arbeitsminister unterstellte Behörden gebildet werden. In Berlin wurden die früher 15 Gewerbeaufsichtsämter zu einem einzigen Amt zusammengefaßt. In ganz Preußen beträgt ihre Zahl etwa 150. Den Außendienst besorgen „Gewerbekontrolleure", die im Beamtenverhältnis stehen und denen die Befugnis zur Wahrnehmung der polizeilichen Rechte und Pflichten aus § 139 b durch einen vom Regierungspräsidenten(bzw. Polizeipräsidenten) ausgestellten Ausweis besonders bestätigt wird (siehe auch § 13 des pr. Polizeiverwaltungsgesetzes). — Vielfach sind den Gewerbeaufsichtsämtern für bestimmte Gebiete, z. B. für die Überwachung von Aufzügen, Fachingenieure zugeteilt. Für die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen hat übrigens der Reichsarbeitsminister am 17. Juni 1926 eine „Musterverordnung" herausgegeben, die die Länderregierungen ihren darüber erlassenen Polizeiverordnungen zugrunde gelegt haben; die besonderen technischen Grundsätze für den Bau von Aufzügen sind von dem „Deutschen Aufzugsausschuß" mit Wirkung für das ganze Reich aufgestellt und werden von jenem weitergebildet.

Soweit die Gewerbeaufsicht gewerbehygienischer Art ist (allgemeine Gesundheitsverhältnisse in den Betrieben, gesundheitsgemäße Beschaffenheit der Arbeits-, Aufenthalts-, Unterkunftsräume, Bedürfnisanstalten u. dgl.) werden die Aufsichtsbeamten unterstützt durch Gewerbemedizinalräte (bzw. Gewerbeärzte), die auf Grund besonderer Dienstanweisungen selbst Gewerbeaufsichtsbeamte im Sinne des § 139 b zu sein pflegen, jedoch in der Regel keine polizeilichen Anordnungs- und Strafbefugnisse haben. Die Gewerbemedizinalräte sind in einigen Ländern unmittelbar der Ministerialinstanz, in anderen den Bezirksregierungen unterstellt. — Auch mit den „Gesundheitsämtern" stehen die Gewerbeaufsichtsämter in enger Verbindung. Das Gesundheitswesen ist bekanntlich reichsrechtlich geregelt worden durch das „Gesetz über die Vereinheitlichung des Gesundheitswesens" vom 3. Juli 1934 nebst mehreren Reichs-Durchführungsverordnungen aus dem Jahre 1935. Die Dienstordnung für die Gesundheitsämter gliedert sich in einen „Allgemeinen Teil" (RGBl. I, 1935, Seite 215) und einen „Besonderen Teil" (Reichsministerialblatt 1935, Seite 327 ff.). In diesem letzteren ist unter Abschnitt XII die „Gewerbehygiene" behandelt. Danach haben die Gesundheitsämter bei der Gewerbeaufsicht mitzuwirken durch Prüfung und Begutachtung der Pläne über Errichtung oder Veränderung von Gewerbeanlagen und die bestehenden Betriebe zu überwachen, gegebenenfalls unter Zuziehung des Gewerbemedizinalrats (Landesgewerbearztes). Nach § 46 der Dienstordnung haben sie auch die Staatsbetriebe, s o w e i t

diese unter die Gewerbeordnung fallen, zu beobachten. (Nicht zum Thema gehörig, aber in diesem Zusammenhang erwähnenswert ist, daß die Gesundheitsämter nach § 25 der Dienstordnung auch die Baupolizeiverordnungen vor ihrem Erlaß sowie die Ortsbebauungspläne vor ihrer endgültigen Festsetzung vom Standpunkt der öffentlichen Gesundheitspflege zu begutachten und gegebenenfalls zu beanstanden haben.)

In den außerpreußischen Ländern ist die Gewerbeaufsicht, wie schon angedeutet, teilweise anders organisiert. Die Abweichungen beschränken sich aber im wesentlichen auf eine andere Eingliederung der Ämter in den Behördenaufbau. Sachlich sind ihre Aufgaben, die nachfolgend unter Ziff. 3 noch näher erörtert werden, überall die gleichen und werden innerdienstlich durch sich ziemlich entsprechende „Dienstanweisungen" geregelt. Als Vorbild für die letzteren hat die „Dienstanweisung für die Gewerbe-Aufsichts-Beamten" des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 23. März 1892 gedient, die — abgesehen von einigen zwischenzeitlich überholten Bestimmungen — noch heute gilt. Eine besondere Anweisung für den Außendienst gibt es nicht und wird auch angesichts der Vorbildung und Sachkunde der betreffenden Beamten nicht für erforderlich gehalten.

2. Formale Handhabung der Gewerbeaufsicht.

Bei Ausübung ihrer Aufsichtstätigkeit stehen den Gewerbeaufsichtsbeamten grundsätzlich alle Befugnisse der Ortspolizeibehörden zu (siehe oben unter II), insbesondere das Recht zu jederzeitiger Revision gewerblicher Anlagen (GO. § 139 b). Im einzelnen sind die beiderseitigen Zuständigkeiten landesrechtlich festgelegt. Bis vor kurzem konnten die Gewerbeaufsichtsämter in den meisten Ländern zwar polizeiliche Verfügungen erlassen, nach einigen landesrechtlichen Bestimmungen aber keine polizeilichen Strafverfügungen. Dies ist, wenigstens für Preußen, durch die Erlasse des Reichs- und Preußischen Arbeitsministers vom 2. und 16. Februar 1937 (RArbBl. III, 1937, Nr. 8) dahin geändert, daß die Gewerbeaufsichtsämter — ebenso wie die Ortspolizeibehörden — Übertretungen mit Geldstrafe bis zu 150 RM oder Haft bis zu 14 Tagen selbständig ahnden können; der § 8 der preußischen Dienstanweisung vom 23. Februar 1892 wurde dementsprechend neu gefaßt.

Im übrigen gilt durchweg der Grundsatz, daß die Ortspolizeibehörden die Gewerbeaufsichtsbeamten weitgehend zu unterstützen haben. Einen guten Überblick über die Mitwirkung der Polizei bei der Gewerbeaufsicht bietet z. B. die (nicht veröffentlichte) Verfügung des Polizeipräsidenten in Berlin vom 16. April 1937 — IV 8000, 00.1920 —. Auf

90 Druckseiten sind darin fast alle Fragen der gewerblichen Aufsicht mehr oder minder behandelt, inbesondere die Vorschriften zum Schutz der Arbeiter gegen Gefährdung von Leben, Gesundheit und Sittlichkeit, untergeteilt nach den Anforderungen für alle gewerblichen Betriebe und für einzelne derartiger Betriebe (wie z. B. Bauten, Buchdruckereien, Garagen, Malerwerkstätten, Steinhauereien, Sprengstofflager, offene Verkaufsstellen); ferner die Überwachung sonstiger gewerblicher Betriebe (geräuschvolle Anlagen, Dampfkessel, Aufzüge, Azetylenanlagen, Tankstellen u. dgl.); sodann selbstverständlich auch die Bestimmungen über Arbeitszeit, Ladenschluß, Sonntagsarbeit, Heimarbeiterschutz, Kinderschutz u. dgl.

3. Wirkungskreis der Gewerbeaufsicht.

Der Wirkungskreis der Gewerbeaufsichtsbeamten erstreckt sich nach § 139 b der GO. nicht nur auf die Überwachung des bereits in der Einleitung erwähnten, im einzelnen durch die verschiedensten Gesetze und Verordnungen geregelten Unfallschutzes, sondern auch auf die Überwachung der sonstigen Ordnung auf der Arbeitsstelle gemäß §§ 120 b, 120 c der GO. (Umkleide- und Waschräume, Bedürfnisanstalten, Aufrechterhaltung von Sitte und Anstand)[1]. Insbesondere haben die Gewerbeaufsichtsbeamten auch die Einhaltung der Arbeitszeit- und Arbeitsruhevorschriften (einschließlich Frauen- und Kinderschutz) zu überwachen. Diese Bestimmungen finden sich bezüglich der Sonntagsruhe in den §§ 105 a bis 105 h der GO. sowie in den reichsrechtlichen Sondergesetzen hierüber (vgl. insbesondere das Gesetz über die Sonn- und Feiertage vom 27. Februar 1934 nebst Verordnung vom 16. März 1934) und bezüglich der Arbeitszeit usw. in den früheren §§ 135 bis 139 a der GO., jetzt mitverarbeitet in der „Arbeitszeitordnung" vom 26. Juli 1934 (die eine lange Vorgeschichte hat und am 30. April 1938 mit Wirkung vom 1. Januar 1939 in neuer Fassung herausgegeben ist) sowie in dem am 1. Januar 1939 in Kraft tretenden „Reichsgesetz über Kinderarbeit und über die Arbeitszeit der Jugendlichen" vom 30. April 1938. Schließlich obliegt den Gewerbeaufsichtsbeamten, als ständigen Beauftragten der Bezirksregierungen, die Beaufsichtigung der nach § 16 der GO. genehmigungspflichtigen Anlagen. Die Überwachung der Dampfkessel (§ 24 der GO.), die ihnen früher gleichfalls übertragen war, wird im größten Teil des Reichs von den Ingenieuren der Dampfkesselüberwachungsvereine, jetzt der „Technischen Überwachungs-Vereine" (die sich im Jahre 1921 zum Allgemeinen Verband der deutschen Dampfkesselüberwachungsvereine zusammen-

[1] Die Vorschriften der §§ 120 a, 120 b, 120 c entsprechen übrigens inhaltlich dem § 62 des Handelsgesetzbuchs von 1897.

geschlossen haben, jetzt „Reichsverband der technischen Überwachungs-Vereine") in staatlichem Auftrag und unter staatlicher Aufsicht besorgt. Grundlegend für die Dampfkesselüberwachung in Preußen sind: das Gesetz betr. den Betrieb der Dampfkessel vom 3. Mai 1872, der Erlaß des pr. Handelsministers nebst Geschäftsanweisung für die Dampfkesselüberwachungsvereine vom 12. März 1900, die Anweisung des gleichen Ministers betr. Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 16. Dezember 1909 mit zahlreichen Ergänzungen bis in die neueste Zeit. (Für Eisenbahnen aller Art sind in Preußen beachtlich die sogenannten „Kesselvorschriften" des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. Februar 1912.) Durch Verordnung des Reichswirtschaftsministers vom 19. März 1938 (RGBl. I, Seite 297) ist auf Grund des § 24 der GO. eine „Reichshauptstelle für die technische Überwachung der Dampfkessel und der sonstigen überwachungspflichtigen Anlagen" mit dem Sitz in Berlin eingerichtet, der alle mit der Überwachung derartiger Anlagen beauftragten Organe — „mit Ausnahme der Gewerbe- und Bergaufsichtsbehörden und der allgemeinen Polizei" — unterstellt sind mit der Verpflichtung, der Reichshauptstelle die erforderlichen Auskünfte zu erteilen. Vgl. auch „Bekanntmachung" des Wirtschaftsministers vom gleichen Datum (Ministerialblatt für Wirtschaft Nr. 6 vom 31. März 1938).

Die Überwachung der — ja nicht auf der Gewerbeordnung, sondern auf § 848 a der Reichsversicherungsordnung beruhenden — Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften, die nach § 722 a. a. O. vom Reichsversicherungsamt beaufsichtigt werden, gehört nicht zu den Obliegenheiten der Gewerbeaufsichtsbeamten. Sie betrachten aber jene Unfallverhütungsvorschriften als praktisch brauchbare Richtlinien für ihre ohnehin weitverzweigten und verantwortungsvollen Aufgaben. (Keine Angelegenheiten der Gewerbeaufsicht sind, wie zur Klarstellung von Zweifeln vermerkt sein möge, das Feuerlöschwesen und die Feuerpolizei. Ersteres liegt in der Hand der in Bildung begriffenen „Feuerschutzpolizei", die auch die Pflicht- und freiwilligen Feuerwehren umfassen wird; und die Feuerpolizei wird nach Maßgabe der Bestimmungen in den Bau- und Baupolizeiverordnungen hauptsächlich von der „Baupolizei" gehandhabt. Alle diese Polizeisparten sind Teil der „Allgemeinen Polizei".)

4. Haftung.

Da die Gewerbeaufsichtsbeamten staatliche Polizeibeamte sind, handeln sie bei Ausübung ihrer Tätigkeit (mag diese nun die Überwachung selbst oder eine amtliche bloße Raterteilung, Ermahnung oder formgerechte Polizeiverfügung betreffen) „in Ausübung der ihnen an-

vertrauten öffentlichen Gewalt"; und da sie den Schutz der in Gewerbebetrieben Beschäftigten zu sichern haben, ihre Amtspflicht also „einem Dritten gegenüber" besteht, haftet für die zivilrechtlichen Folgen einer Verletzung dieser Amtspflicht dem Dritten gegenüber nicht — wie sonst nach BGB. § 839 — der Beamte selbst, sondern der Staat oder — wären sie Reichspolizeibeamte — das Reich (vgl. preußisches Staatshaftungsgesetz vom 1. August 1909 § 1 und Reichsverfassung Artikel 131)[1]. Aber auch der Staat haftet nur dann, wenn der Beamte schuldhaft, also vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt hat. Eine Fahrlässigkeit kann z. B. darin gefunden werden, daß der Beamte gegen klare Gesetzes- oder Dienstvorschriften verstoßen und dadurch einen Schaden herbeigeführt hat. Und daß gerade die Gewerbeaufsichtsbeamten nicht nur über eine vielseitige technisch-wirtschaftliche Vorbildung, sondern auch über eine sichere Kenntnis zahlreicher Gesetze und Verordnungen verfügen müssen, ist nach dem früher Gesagten unbestreitbar. Soweit diese letzteren keine bindenden Vorschriften enthalten, treffen die Gewerbeaufsichtsbeamten ihre Anordnungen im Einzelfall nach pflichtmäßigem Ermessen. Bei diesen „Ermessensentscheidungen" in Ausübung öffentlicher Gewalt wird nach ständiger Rechtsprechung des Reichsgerichts eine Fahrlässigkeit nur dann bejaht, wenn der Beamte „willkürlich gehandelt hat oder sein Verhalten in so hohem Maße fehlerhaft war, daß es mit den an eine ordnungsmäßige Verwaltung zu stellenden Anforderungen schlechterdings unvereinbar ist" (vgl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 147, Seite 179 ff. — Urteil vom 26. März 1935 — sowie Bd. 121, Seite 225 ff. — Urteil vom 22. Mai 1928 — und die hierin angezogenen weiteren Entscheidungen). Selbst wenn alle diese Voraussetzungen erfüllt sein sollten, haftet jedoch der Staat nur mit den für die allgemeine Beamtenhaftung maßgebenden Einschränkungen des § 839 BGB.; seine Haftung entfällt also, falls der Geschädigte schuldhafterweise den Schaden nicht durch Gebrauch eines Rechtsmittels (etwa gegen eine Polizeiverfügung) abgewendet hat oder — bei bloßer Fahrlässigkeit des

[1] Daß der Staat, falls er hiernach mit der auf öffentliches Recht gestützten „Amthaftungsklage" in Anspruch genommen wird, neben oder auch statt dieser Haftung privatrechtlich auf Grund der für ihn ungünstigeren Bestimmungen des BGB. §§ 831, 31, 89, 823 haftpflichtig gemacht werden kann, wenn er eine öffentliche, für die allgemeine Benutzung bestimmte Einrichtung nicht hinreichend sichert, wird neuerdings in Rechtsprechung und Schrifttum vielfach erörtert. Über diese Frage und die Überschneidungen des öffentlichen und zivilen Haftrechts unterrichtet u. a. Schack im Reichsverwaltungsblatt Nr. 25 von 1938 („Die Haftung hinsichtlich der öffentlichen Sachen"). Der Aufsatz bringt eine gute Übersicht der Rechtsprechung und des neuzeitlichen Schrifttums über diese teilweise stark umstrittenen Fragen.

Beamten — auf andere Weise Ersatz erlangen kann[1]. Wird der Staat nach alledem ausnahmsweise etwa mit Erfolg in Anspruch genommen, so steht ihm der Rückgriff gegen den Polizeibeamten selbst nach § 23 Abs. 2 des „Deutschen Beamtengesetzes" vom 26. Januar 1937 nur dann zu, wenn dieser vorsätzlich oder g r o b fahrlässig gehandelt hatte.

Man sieht also, daß ein Beamter der staatlichen Gewerbeaufsicht (ebenso wie ein sonstiger Polizeibeamter) für etwaige Schäden aus seinen Amtshandlungen nur selten zivilrechtliche Folgen zu befürchten braucht. Aber auch im Fall eines Strafverfahrens wird dem „Ermessen" des Polizeibeamten ein entlastender Spielraum zu gewähren sein, also immer dann, wenn die Anklage sich nicht auf schuldhafte Verletzung klarer Rechts- oder Dienstvorschriften oder auch a l l g e m e i n anerkannter und bekannter Regeln der Technik stützt, sondern darauf, daß der Beamte im Rahmen pflichtmäßigen Ermessens handelte oder etwas duldete. Der nach § 231 des StGB. dem Geschädigten in allen Fällen der Körperverletzung zustehende Bußeanspruch dürfte gegenüber einem Polizeibeamten nicht gegeben sein (vgl. darüber: Weimar in „Reichsverwaltungsblatt" 1938, Seite 493).

Abschließend ist zu sagen, daß die hier behandelte Rechtswohltat für einen Polizeibeamten auch erforderlich ist, weil er sich andernfalls in der Freiheit seiner zum Schutz Dritter oft schnell zu treffenden Entschlüsse unerwünscht behindert fühlen könnte.

Dieser kurze Überblick über Organisation und Aufgaben der Gewerbepolizei mag genügen. Im Rahmen dieses Aufsatzes ist es weder möglich noch notwendig, die vielfältigen gewerbepolizeilichen Tätigkeitsgebiete eingehend zu behandeln; soweit erforderlich, wird auf Einzelheiten, die für die Reichsbahn von Bedeutung sein könnten, noch hingewiesen werden.

Wie sich die gewerberechtlichen Verhältnisse im wiedereingegliederten Land Ö s t e r r e i c h gestalten werden (wo die Gewerbeaufsicht bereits im Jahre 1883 sondergesetzlich geregelt und 1921 mit dem „Zentralgewerbeinspektorat", als organisatorischer Spitze, unmittelbar dem Sozialministerium unterstellt wurde), und ob sich in der weiteren Entwicklung etwa vereinheitlichende Rückwirkungen auf die Vielfältigkeit der deutschen Reichs- oder Landesgesetzgebung ergeben werden, wird erst im Frühjahr 1939 einigermaßen zu übersehen sein. Bis dahin werden die

[1] Vgl. zu dieser Darstellung auch noch die Urteile des RG. vom 12. November 1937 — III. 81/37 — („Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht" 1938, Seite 387) und vom 18. Januar 1938 — III. 114/1937 — („Deutsche Verwaltung" 1938, Seite 316) sowie Genest in Heft 1 dieser Zeitschrift von 1937.

mit der Rechtsangleichung in erster Linie beauftragten Stellen (der Reichskommissar, der Reichsstatthalter, der Reichsjustizminister und — als Zentralstelle zur Durchführung der Wiedervereinigung der beiden Länder — der Reichsminister des Innern) wichtige und verantwortungsreiche Arbeit zu leisten haben (vgl. Erlaß des Führers und Reichskanzlers vom 25. April 1938). — Im großen und ganzen entsprechen die Befugnisse und Pflichten der österreichischen Gewerbeinspektoren denen der deutschen Gewerbeaufsichtsbeamten. Einen Überblick über die Entwicklung des Arbeitsschutzes und der Gewerbeaufsicht in Österreich bringt Teissl im Reichsarbeitsblatt Nr. 20 vom 15. Juli 1938, Teil III, Seite 169 ff. — Angefügt sei noch, daß nach dem Runderlaß des Reichsinnenministers vom 18. Mai 1938 die höchste polizeiliche Instanz für die dem Lande Österreich belassenen polizeilichen Aufgaben vorläufig der Reichsstatthalter ist, für den der „Staatssekretär für das Sicherheitswesen und Höhere SS- und Polizeiführer" alle polizeilichen Angelegenheiten bearbeitet; diese Dienststelle gliedert sich in die Abteilungen Ordnungspolizei und Sicherheitspolizei.

B. Die Sonderstellung der Reichsbahn.

In der nachfolgenden Untersuchung wird in Abschnitt I zunächst die grundsätzliche Stellung der Reichsbahn zum Gewerberecht erläutert. Hierbei wird unterschieden zwischen der Betriebsverwaltung der Reichsbahn (Ziffer 1) und ihrer Bauverwaltung (Ziffer 2); unter Ziffer 3 werden der Kraftfahrbetrieb der Reichsbahn, die Reichsautobahnen und die Reichsbahn-Schiffahrt vom gewerberechtlichen Standpunkt kurz behandelt. Im Abschnitt II werden die Wechselbeziehungen zwischen Gewerberecht und Arbeitsrecht in ihrer Wirkung auf die Reichsbahn geprüft, und zwar unter 1. hinsichtlich der Arbeiterschutzbestimmungen, besonders arbeitszeitlicher Art, unter 2. hinsichtlich sonstiger neugesetzlicher Vorschriften, und unter 3. in Form eines gesetzgeberischen Ausblicks. Abschnitt III ist der Gewerbeaufsicht der Reichsbahn gewidmet. In Ziffer 1 wird ihr allgemeiner Inhalt erörtert und in Ziffer 2 ihre Rechtsnatur, auch unter dem Gesichtspunkt der Haftung, Ziffer 3 behandelt die gewerbliche Aufsicht über private Eisenbahnen, und in Ziffer 4 schließlich wird untersucht, wieweit die Reichsbahn an der gewerblichen Überwachung der von ihr beauftragten Unternehmer, insbesondere der Baufirmen, beteiligt ist. Hierzu wird unter a) die berufsgenossenschaftliche Aufsicht und unter b) die gewerbliche und bauliche Überwachung durch die Reichsbahn erörtert.

Einleitung.

Zunächst einige Worte über staatliche Gewerbebetriebe überhaupt. Auf eine Definition des Begriffs „Gewerbe" hat der Gesetzgeber bewußt verzichtet. In der Begründung zu § 6 des Entwurfs von 1869 zur GO. heißt es, daß „die Vielgestaltigkeit der gewerblichen Entwicklung eine scharfe Begriffsbegrenzung nicht gestattet". Das ist zweifellos richtig, kann aber in konkreten Fällen zu widersprechenden Ansichten führen. Man ist zwar einer Meinung, daß ein Gewerbebetrieb nur dann vorliegt, wenn die betreffende Tätigkeit auf Erwerb gerichtet ist und berufsmäßig ausgeübt wird, ist sich aber noch heute nicht völlig darüber klar, ob und inwieweit die Tätigkeit von Reichs-, Staats- oder auch Gemeindeverwaltungen gewerblicher Art ist im Sinne der GO. Liegt sie lediglich im „öffentlichen Interesse" (wie etwa bei einer staatlichen Münzanstalt und wohl auch einer staatlichen Bauverwaltung), so verneint man den Gewerbecharakter im allgemeinen, bejaht ihn jedoch trotz des „öffentlichen Interesses", soweit die Tätigkeit ihrer technischen Natur nach eine gewerbliche ist und zur Erzielung von Einnahmen ausgeübt wird, wie etwa bei einer staatlichen Bank oder Brauerei (vgl. v. Landmann-Rohmer[1], Seite 47 ff., 54 ff. Im Erlaß des Handelsministers und Ministers des Innern vom 25. Mai 1892 — MBliV. Seite 230 — wurden dagegen staatliche Baubetriebe noch schlechthin als der GO. unterstehend bezeichnet). Im übrigen neigt man dazu, die Schutzbestimmungen des Artikels VII der GO. auch auf diejenigen Betriebe für anwendbar zu erklären, die ohne Erwerbsabsicht arbeiten, sie insoweit also — begriffswidrig — als unter die GO. fallende Gewerbebetriebe zu betrachten. Beachtlich ist in diesem Zusammenhang, daß nach § 155 Abs. 3 der GO. die der allgemeinen Polizei zustehenden Befugnisse (siehe unter A, Ziff. II) auf die den betreffenden Reichs- oder Staatsbetrieben vorgesetzten Dienstbehörden übertragen werden können. Nicht übertragungsfähig sind jedoch trotz der etwas unklaren Fassung des § 155 Abs. 3 die der Gewerbeaufsicht als „Sonderpolizei" gemäß § 139 b obliegenden Aufgaben (siehe unter A, Ziff. III). In der Begründung zum Entwurf des Artikels 6 der Novelle zur GO. vom 1. Juni 1891, dem der jetzige § 155 Abs. 3 entspricht, heißt es zwar, daß es „leicht zu unerwünschten Kollisionen zwischen nebengeordneten Behörden desselben Staates führen würde, wenn die Polizeibehörde (Aufsichtsbeamten), unteren und höheren Verwaltungsbehörden die ihnen zugewiesenen Obliegenheiten und Befugnisse auch jenen Betrieben (nämlich des Reichs

[1] Bei den Buchverweisungen werden nur die Namen derjenigen Verfasser genannt, die mit ihren Werken unter „Schrifttum" am Schluß dieser Abhandlung alphabetisch geordnet sind.

oder Staates) gegenüber ausüben sollten". In der Gesetzeskommission wurde jedoch das Wort „Aufsichtsbeamten" gestrichen. Hiernach ist die Sachlage — allgemein betrachtet — folgende: Für Reichs- und Staatsbetriebe, mögen sie nun „Gewerbebetriebe" sein, oder — ohne diese Eigenschaft — unter einzelne Vorschriften der GO. (insbesondere des Titels VII) fallen oder sich ihnen freiwillig unterworfen haben, besteht die Möglichkeit, sich die gewerbepolizeilichen Befugnisse der allgemeinen Polizei gemäß § 155 Abs. 3 übertragen zu lassen, insbesondere also die Anordnungsbefugnis aus § 120 d und die die Gewerbeaufsichtsämter unterstützende Aufsicht gemäß § 139 b. Von dieser Übertragungsbefugnis wurde schon frühzeitig in allen Ländern Gebrauch gemacht. Für Preußen siehe z. B. Bekanntmachung des Handelsministers vom 2. April 1892 — MBliV. Seite 291 — (betr. Staatshüttenwerke in Clausthal) und besonders: Zirkularerlaß des Handelsministers und Ministers des Innern vom 25. Mai 1892 — MBliV. Seite 230 —, worin diese Befugnisse u. a. auch „für die unter die Gewerbeordnung fallenden Betriebe der Staats-Eisenbahn-Verwaltung (Werkstätten usw.)[1] den Eisenbahnbetriebsämtern und Eisenbahndirektionen nach Maßgabe des diesen Behörden organisationsmäßig zugewiesenen Geschäftsbereichs" übertragen wurden. Die Zuständigkeit der Gewerbeaufsichtsbeamten dagegen bleibt, soweit sie überhaupt gegeben ist, auch den Reichs- und Staatsbetrieben gegenüber bestehen.

I. Begriffliche Abgrenzung des Betriebes der Reichsbahn in gewerberechtlicher Hinsicht.

Die Gewerbeordnung findet nach ihrem § 6 auf den „Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen" keine Anwendung[2], und nach § 16 Ziff. 5 des Reichsbahngesetzes (RbGes.) sind die Vorschriften der Gewerbeordnung auf den „Betrieb der Deutschen Reichsbahn" nicht anzuwenden. Die GO. nimmt also den Gewerbebetrieb aller Eisenbahnen aus, und das RbGes. legt diese Befreiung für den „Betrieb" der Reichsbahn nochmals ausdrücklich fest. Welche Unternehmungen „Eisenbahnen" sind, bedarf hier keiner näheren Untersuchung. Schrifttum und Rechtsprechung stimmen darin überein, daß Eisenbahnunternehmungen die gewerbsmäßige öffentliche Beförderung von Personen und Gütern auf festen Spurwegen bezwecken; die Art der festen Spur ist belanglos, so daß nicht nur Schienenbahnen (Staats-, Privat-, Klein- und Straßenbahnen), sondern z. B. auch Draht-

[1] Der damalige Standpunkt, daß der Betrieb von Werkstätten u. dgl. der GO. unterliege, wurde später verlassen (vgl. darüber im nachfolgenden Abschnitt I unter Ziff. 1).

[2] Das grundsätzlich Gleiche gilt auch im Lande Österreich.

seil- und Schwebebahnen darunter fallen, aber nicht Privatanschlußbahnen, weil ihr Verkehr kein öffentlicher ist (vgl. v. Landmann-Rohmer, Seite 122, Stier-Somlo, Gewerbeordnung, Seite 21 und andere). Darüber jedoch, was unter „Gewerbebetrieb" einer Eisenbahn zu verstehen ist, haben die Meinungen stark geschwankt und sind auch heute noch nicht einheitlich. Streitig war auch, ob und inwieweit ein vom Staat betriebenes Eisenbahnunternehmen überhaupt einen Gewerbebetrieb darstellt.

Vor Erörterung dieser Fragen sollen vergleichsweise die entsprechenden Verhältnisse bei der Deutschen Reichspost kurz untersucht werden. Die Reichspost wird allgemein, aber durchweg ohne nähere Begründung nicht als Gewerbeunternehmen angesehen (vgl. v. Landmann-Rohmer Seite 52, „Handwörterbuch des Postwesens" von Küsgen und anderen Verfassern, 1927, Seite 34), obwohl ihr Betrieb seiner technischen Natur nach gewerblicher Art und zweifellos auf Erzielung von Einnahmen gerichtet ist. Der von der Post schon in früheren Jahrzehnten stark betonte Gesichtspunkt, ihr Zweck bestehe nicht in der Ausbeutung eines Geschäftszweiges zu gewinnbringendem Erwerb, sondern in der Förderung des Gemeinwohles, ist zwar richtig. Entscheidend jedoch dürfte folgende Erwägung sein: Postunternehmungen sind in § 6 der GO. nicht genannt. Das ist sicherlich weder versehentlich noch etwa deshalb unterblieben, weil der Gesetzgeber die Post der Gewerbeordnung unterstellt wissen wollte. Der Grund dafür liegt vielmehr offenbar darin, daß der Postbetrieb schon lange vor der ersten Fassung der GO. auf dem Postregal beruhte, also auf der ausschließlichen Befugnis des Staates, Postanstalten einzurichten und zu betreiben, und daß dieser Gedanke des Postregals dann auch in der Reichsverfassung vom 16. April 1871 (Artikel 48) und insbesondere in dem im wesentlichen noch heute geltenden Reichsgesetz über das Postwesen vom 28. Oktober 1871 seinen Niederschlag gefunden hat. Hier heißt es in § 1: „Die Beförderung 1. aller . . . Briefe, 2. aller Zeitungen politischen Inhalts, die öfter als einmal wöchentlich erscheinen, gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt . . . auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten." Ähnlich bestimmt die Reichsverfassung vom 11. August 1919 in Artikel 88: „Das Post- und Telegraphenwesen samt dem Fernsprechwesen ist ausschließlich Sache des Reichs" in Verbindung mit Artikel 6: „Das Reich hat die ausschließliche Gesetzgebung über . . . . das Post- und Telegraphenwesen einschließlich des Fernsprechwesens." — Nach diesem Zusammenhang muß angenommen werden, daß der Postbetrieb in der GO. deshalb nicht genannt wurde, weil er ausschließlich in der Hand des Reichs lag und liegt und die GO.

Staats- und Reichsbetriebe grundsätzlich nicht erwähnt, sondern es der Auslegung überläßt, welche solcher Anstalten bzw. welche ihrer Tätigkeiten als „Gewerbebetrieb" zu betrachten sind und und welche nicht. Die Reichspost hat es also im Wege der Auslegung durch nachdrückliche Betonung ihres den Gemeinnutz fördernden Dienstes erreicht, daß ihr Betrieb — trotz seines gewerbetechnischen Apparates und seiner Gewinnerzielung — nicht als Gewerbebetrieb gilt und daher auch nicht den Vorschriften der GO. untersteht.

Liegen die Verhältnisse bei der Reichsbahn ebenso? Ja und nein! Ja insofern, als auch die Reichsbahn — genau wie die Reichspost — nicht die Ausbeutung eines Geschäftsbetriebes zu gewinnbringendem Erwerb bezweckt, sondern die Förderung des Gemeinwohls, und zwar auf allen Stufen ihrer historischen Entwicklung, angefangen von den einzelstaatlichen Eisenbahnen und weiterleitend über deren Umwandlung in Reichseigentum (Staatsvertrag vom 30. April 1920), über die Gründung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" (Reichsgesetz vom 12. Februar 1924) und der — diese Dinge vielleicht etwas verdunkelnden — „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" (Reichsbahngesetz vom 30. August 1924) bis hin zur Wiedereingliederung der Reichsbahn in die unmittelbare Reichsverwaltung (Reichsgesetz vom 10. Februar 1937). — Nein insofern, als die Reichsbahn zur Begründung ihrer Befreiung von den Vorschriften der GO. nicht, wie die Post, darauf angewiesen ist, ihren Betrieb als nichtgewerblichen ausdrücklich zu kennzeichnen. Denn selbst wenn man ungeachtet der jetzigen Gestaltung der Reichsbahn, als eines Reichsbetriebs, der in Erfüllung rein öffentlich-dienstlicher Aufgaben unter Zurückstellung finanzieller Gesichtspunkte ausschließlich im Interesse des Reichs (besonders auch auf dem Gebiet der Landesverteidigung) und des Gemeinwohls arbeitet, selbst wenn man also — in Anlehnung an eine Jahrzehnte zurückliegende Rechtsprechung — einen solchen Reichsbetrieb mehr oder minder noch als „Gewerbebetrieb" bezeichnen wollte, so würde er trotzdem den Vorschriften der GO. wegen der Befreiung durch § 6 daselbst nicht unterliegen.

Unrichtig ist freilich die Meinung, daß unter „Betrieb der Deutschen Reichsbahn" im Sinne von § 16 Ziff. 5 des RbGes. alle Tätigkeiten fallen, die die Reichsbahn überhaupt entwickelt, oder zum mindesten alle diejenigen, die auf dem Gebiet des „Verkehrs" liegen, ohne Rücksicht auf die technische Art des Verkehrs. Danach wäre es gleichgültig, ob die Reichsbahn ihren Verkehr auf der Schiene, auf der Straße, auf dem Wasser oder etwa in der Luft abwickelt; denn der Betrieb im Sinne des § 16 Ziff. 5 des RbGes. bedeute das gesamte, als Einheit zu betrachtende Unternehmen der Reichsbahn. Daß z. B. der von der Reichs-

bahn betriebene Kraftwagenverkehr und die Bodensee-Schiffahrt Teile des Betriebs der Reichsbahn seien, ergebe sich schon aus § 1 Ziff. 3 des Staatsvertrags betr. Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920, wonach diese Unternehmungen der Ländereisenbahnen als deren „Nebenbetriebe" auf das Reich übergegangen seien. Gerade dieser Hinweis auf den Staatsvertrag zeigt die Schwäche der Beweisführung; denn der — inzwischen abgewickelte — Staatsvertrag bestimmte den Umfang des Eigentumswechsels, nicht den Umfang des Betriebs. Aus dem sinngemäß gleichen Grunde ist auch der Hinweis auf § 5 des RbGes. verfehlt, wonach das Betriebsrecht der Reichseisenbahnen „mit allem Zubehör einschließlich der deutschen Bodensee-Dampfschiffahrt" sowie die Rechte und Pflichten des früheren Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" nebst seinen Beteiligungen an anderen Unternehmungen auf die damalige Reichsbahn-Gesellschaft übergingen; auch diese Bestimmung regelte ersichtlich den Wechsel von Rechten und Pflichten, ohne sich irgendwie mit den Begriffen „Betrieb" oder „Gewerbebetrieb" zu befassen. Dieser Begriff ist vielmehr lediglich aus § 6 der GO. („Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen") abzuleiten. Das ergibt sich zweifelsfrei aus der „Begründung" zum Reichsbahngesetz vom 30. August 1924, Ziff. II zu § 16 Ziff. 5, die folgendermaßen lautet: „Daß die Gewerbeordnung auf den Reichsbahnbetrieb nicht anwendbar ist, entspricht dem bisherigen Recht; vgl. § 6 der Gewerbeordnung." Demgegenüber sind auch neuzeitliche Sondergesetze nicht maßgebend. So ist z. B. die Bestimmung in § 35 Abs. 2 der „Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs" vom 25. September 1935 (RGBl. I, Seite 1169), daß die öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsbetriebe des Reichs „im Sinne dieser Ordnung" nicht zum Verkehrsgewerbe gehören, für unsere Betrachtung nicht unmittelbar von Bedeutung.

1. Betriebsverwaltung.

Der gesetzgeberische Anlaß für die Ausnahmebestimmungen des § 6 GO. war die Erwägung, daß die darin genannten Betriebe wegen ihrer technischen Eigenart der Ordnung durch Sondergesetze vorbehalten bleiben müßten. Dabei ging man hinsichtlich der Eisenbahnunternehmungen, die damals noch weit überwiegend Privatbahnen waren, von ihrem Charakter als eigengeartetem Gewerbe eines an feste Spurwege gebundenen öffentlichen Transports aus und beschränkte dementsprechend ihre gewerberechtliche Sonderstellung anfänglich auf die rein beförderungsmäßigen Tätigkeiten. Später wurden dann aber auch diejenigen Anlagen zum Betrieb der Eisenbahnen ge-

rechnet, die als wesentliche Bestandteile des Eisenbahnunternehmens zu gelten haben (wie Ausbesserungswerke, Elektrizitätsanlagen aller Art, Wasser- und Wärmekraftwerke, Gasbereitungsanlagen, Schwellentränkanstalten) sowie in der weiteren Entwicklung — unter dem Einfluß höchstrichterlicher Entscheidungen — auch diejenigen Tätigkeiten, die in irgendeiner Form dem Eisenbahnbetrieb dienen oder ihn fördern. Damit fallen jetzt alle sogenannten „Nebenbetriebe" der Eisenbahnen unter die Ausnahmevorschrift des § 6 GO. Sie sind also keine „Sonderbetriebe", die von der Reichsbahn von Fall zu Fall für ihre Zwecke in Anspruch genommen werden (wie z. B. Liefer- oder Baufirmen), sondern mit der Reichsbahn verkoppelte Betriebe. Deshalb ist es auch belanglos, ob sie in eigener Regie oder — wie in der Regel — durch Pächter bewirtschaftet werden, die eben wegen ihrer engen Verbundenheit mit der Reichsbahn ihren Wirtschaftsbetrieb nicht frei ausüben können; sie sind vielmehr durch zahlreiche vertragliche Bestimmungen gehalten, ihren Betrieb nach den Bedürfnissen der Reichsbahn zu gestalten und zu führen. (Die Tatsache der Verpachtung zieht natürlich eine steuerliche und auch personalwirtschaftliche Sonderbehandlung der Pächter nach sich.) Als solche Nebenbetriebe der Reichsbahn kommen z. B. in Betracht: Mitropa, Bahnhofswirtschaften, Toilettenanlagen, Kantinen, „Bahnhofsverkaufsstellen" zur Befriedigung — auch durch Automaten — irgendwelchen Reisebedarfs (wie Buchhandlungen, Blumenläden, Erfrischungshallen, Friseurstuben, Konfitürengeschäfte, Koffer- und Kurzwarenhandlungen, Photogeschäfte, Reisebüros, Tabakwarenhandlungen, Wechselstuben). Bei den Verkaufsstellen ist zu beachten, daß — wie gesagt — nur die eigentlichen „Bahnhofs"verkaufsstellen zu den Nebenbetrieben der Reichsbahn und damit zu deren Betrieb gehören, nicht dagegen diejenigen Verkaufsstände auf Reichsbahngebiet, die mangels hinreichender räumlicher oder sachlicher Beziehung zum Bahnverkehr garnicht oder nur zum geringsten Teil dem Bedürfnis der Fahrgäste dienen. Andererseits wird der Charakter einer „Bahnhofsverkaufsstelle" oder einer Bahnhofswirtschaft nicht dadurch verändert, daß sie nicht nur von Fahrgästen, sondern auch von Ortsansässigen benutzt wird. Diese Dinge werden zwar von einzelnen Oberlandesgerichten und Oberverwaltungsgerichten und auch im Schrifttum nicht durchweg von dem hier vertretenen Standpunkt aus beurteilt (besonders ungünstig in Sachsen, vgl. darüber v. d. Mosel Bd. 1, Seite 602, 603), können aber im Hinblick auf die bisher ziemlich ständige Reichsgerichtspraxis so, wie dargestellt, als feststehend angesehen werden. Alle diese „Nebenbetriebe" bedürfen also — ebenso wie der eigentliche Transportbetrieb der Reichsbahn (und der sonstigen Eisenbahnunternehmungen) — weder

einer gewerbepolizeilichen Genehmigung (siehe A, Ziff. I), noch unterliegen sie der gewerbepolizeilichen Verfügungsgewalt (siehe A, Ziff. II) oder Beaufsichtigung (siehe A, Ziff. III).

2. Bauverwaltung.

Einer besonderen Betrachtung bedarf in diesem Zusammenhang noch die Frage, ob und inwieweit die Bautätigkeit der Reichsbahn zu ihrem Betrieb im Sinne der gesetzlichen Vorschriften gehört. Diese Frage ist sehr umstritten und in Rechtsprechung und Schrifttum verhältnismäßig wenig erörtert. Überwiegend wird der Standpunkt vertreten, daß die für die Aufrechterhaltung des Betriebes erforderliche Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zum mindesten dann zum „Betrieb" der Eisenbahn gehören, wenn diese Bauten in eigener Unternehmung ausgeführt werden (vgl. v. Landmann-Rohmer Seite 123 und die dort zitierten Entscheidungen des Reichsgerichts und Preußischen Oberverwaltungsgerichts. Anderer Meinung z. B. noch v. Schicker Bd. 1, Seite 17, und Reger-Stöhsel Bd. 1, Seite 15, die auch die Regiebauten nicht zum Betrieb der Eisenbahn rechnen möchten). Neubauten, insbesondere der Bau neuer Bahnstrecken, sollen dagegen nach überwiegender Meinung nicht zum Betrieb der Eisenbahn gehören, sondern unter die GO. fallen[1]. Näher begründet wird diese Ansicht nicht; sie ist auch nicht haltbar. In dem Konfliktsbeschluß[2] einer früheren Preußischen Eisenbahndirektion aus dem Jahre 1915 zugunsten eines strafrechtlich verfolgten Regierungsbaumeisters, der als Vorstand einer Eisenbahn-Bauabteilung Arbeiterinnen bei einem Bahnhofsumbau mit dem Transport von Materialien und an den Sonnabenden länger als acht Stunden beschäftigt hatte (Verstöße gegen den früheren § 137 Abs. 7 bzw. Abs. 2 der GO., jetzt gegen „Arbeitszeitordnung" § 16 Abs. 6 letzter Satz und § 17 Abs. 5) wurde denn auch der Standpunkt vertreten, daß der Baubetrieb der Eisenbahn ohne Rücksicht darauf, ob er Neubauten, Reparatur-, Erneuerungs- oder Umbauten betreffe, zum „Betrieb" der Bahnverwaltung gehöre. Das Preußische Oberverwaltungsgericht stellte in seiner Entscheidung vom 20. Mai 1915 (Entscheidungen Bd. 69, Seite 418 ff.) nach eingehender Begründung zwar fest, daß der An-

[1] Vgl. v. Landmann-Rohmer, Seite 123, v. Brauchitsch, Seite 17, Witte, Seite 255 a, und andere; auch Österlen rechnet die Regie-Neubauten nicht zum Betrieb der Eisenbahn, verneint aber trotzdem die Anwendbarkeit der GO., weil in diesem Falle kein Gewerbebetrieb vorliege, sondern nur vorbereitende Handlungen stattfänden.

[2] Die seit 1919 ausgeschlossene Erhebung des „Konflikts" ist nach § 147 des Deutschen Beamtengesetzes wieder zulässig, sobald das Reichsverwaltungsgericht errichtet ist (§ 182 a. a. O.).

geklagte seine amtlichen Befugnisse nicht überschritten habe, indem er die Arbeiterinnen so, wie geschehen, beschäftigte; es ließ aber unerörtert, „ob die Auffassung des Konfliktbeschlusses im vollen Umfange zutrifft", da es sich im vorliegenden Falle um den in eigener Regie durchgeführten Umbau einer im Betrieb befindlichen Anlage handele, der zweifellos unter die Ausnahmebestimmung des § 6 der GO. falle.

Die hier interessierende Frage nach der Zugehörigkeit von Neubauten zum Betrieb der Eisenbahn wurde also nicht entschieden und ist anscheinend auch späterhin nicht Gegenstand eines höchstrichterlichen Urteils geworden. Folgende Überlegung dürfte zu brauchbaren Schlüssen führen: a) Es ist nicht einzusehen, warum nur diejenige Bautätigkeit eisenbahnbetrieblich sein soll, die der Erhaltung und Erneuerung des bestehenden Betriebszustandes dient, nicht aber diejenige, die seine Entwicklung ermöglicht. Es müssen daher auch alle diejenigen Neubauten, die, wenn sie bereits beständen, Betriebsanlagen wären, zum „Betrieb" der Eisenbahn gehören. b) Zu dem gleichen Schluß gelangt man auch aus folgender Erwägung: Nach § 16 GO. bedarf die „Errichtung" der dort beispielsweise genannten, das Publikum möglicherweise belästigenden Anlagen (wie z. B. solcher zur Herstellung von Dampfkesseln oder eisernen Baukonstruktionen) und nach § 25 auch ihre „Veränderung" der gewerbepolizeilichen Genehmigung (siehe Abschnitt A, Ziff. I). Wenn nun, wie gezeigt, alle bestehenden Anlagen, die wesentliche Bestandteile oder Nebenbetriebe des Eisenbahnunternehmens sind, zu deren Betrieb im Sinne des § 6 GO. gehören, so könnte die Herstellung dieser Anlagen nur dann genehmigungspflichtig sein, wenn das in § 6 oder § 16 der GO. ausgesprochen wäre, Das ist aber — und zwar sicherlich mit voller Überlegung — nicht geschehen. c) Für die Reichsbahn (nicht auch für die anderen Eisenbahnunternehmungen) ist auch noch ein dritter Gesichtspunkt in diesem Zusammenhang bedeutsam. Die hier in Betracht kommenden Neubauten werden in der Regel „Reichseisenbahnanlagen" im Sinne des § 37 des Reichsbahngesetzes sein. Mit der hoheitsrechtlichen Planfeststellung dieser Anlagen wird „über alle von der Plangestaltung berührten Interessen" entschieden. Wenn also z. B., wie es vorgekommen ist, die Gewerbepolizei gelegentlich des Einbaues von Dampfkesseln bei Neuerrichtung eines Reichsbahn-Fernheizwerks unter Hinweis auf § 24 GO. (neu gefaßt durch Reichsverordnung vom 30. August 1937, wonach der Reichswirtschaftsminister die für das Dampfkesselwesen erforderlichen Rechts- und Verwaltungsanordnungen erlassen kann) in Verbindung mit den zur Zeit noch gültigen landesrechtlichen Ausführungsanweisungen genehmigungsfähige Unterlagen fordert, Bedingungen stellt oder Auflagen macht, so wird, falls es nicht schon

geschehen ist, bei dem zuständigen Regierungspräsidenten (in Berlin: dem Polizeipräsidenten) unverzüglich das landespolizeiliche Begutachtungsverfahren zu beantragen sein, in dessen Verlauf ja der Gewerbepolizei Gelegenheit gegeben ist, ihre Interessen zur Geltung zu bringen. Demnächst stellt dann die Reichsbahn (oder der Reichsverkehrsminister für die Reichsregierung) den Plan hoheitsrechtlich fest mit der Folge, daß dadurch jede weiteren behördlichen oder polizeilichen Einwirkungen auf Zulässigkeit, Gestaltung und Überwachung der Anlage ausgeschlossen werden[1]. Die Gewerbebehörde könnte auch nicht etwa einwenden, daß die Dampfkesselanlage eine von dem Gebäude gesondert zu behandelnde Einrichtung sei; denn der Rechtscharakter einer „Reichseisenbahnanlage" im Sinne des § 37 des Reichsbahngesetzes ist ein einheitlicher (vgl. „Richtlinien über die Planfeststellung bei Reichseisenbahnanlagen" in der Zeitschrift „Die Reichsbahn" 1934, Heft 51). Die vormalige Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn hatte übrigens bereits mit Verfügung vom 2. April 1931 — 31 Mk 25 — angeordnet, daß beim Bau oder der Veränderung ortsfester Dampfkesselanlagen — unter Beseitigung der stark unterschiedlichen Praxis in den einzelnen Ländern — allgemein nach § 37 des Reichsbahngesetzes zu verfahren ist.

Nach alledem gelangt man — abgesehen von einer vielleicht erwünschten gesetzlichen Klarstellung — zu folgendem Schluß: Auch die gesamte Bautätigkeit der Reichsbahn und sonstiger Eisenbahnen gehört zu ihrem „Betrieb", soweit es sich um Bauten handelt, die unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung, Sicherung oder Fortentwicklung des Eisenbahnbetriebs oder -verkehrs dienen. Dabei ist es — entgegen

[1] Das gilt selbstverständlich auch gegenüber der Baupolizei. Wenn die Reichsbahn mit ihr trotzdem n a c h der Begutachtung und Planfeststellung häufig noch umfangreiche Verhandlungen wegen der Formgebung des Bauwerks zu führen hat, so liegt das daran, daß die hochbautechnische Gestaltung aus den zur Begutachtung gestellten Plänen nicht hervorgeht und bei deren üblichem Maßstab von 1 : 1000 auch nicht hervorgehen kann — ganz abgesehen davon, daß die hochbautechnischen Entwürfe denen der Bauingenieure nachzufolgen pflegen. Um diesen Mangel mit seinen unter Umständen unliebsamen Folgen auszuräumen, bleibt nur übrig, auch den hochbautechnischen Plan landespolizeilich begutachten zu lassen und sodann in eigener Zuständigkeit festzustellen. Die Abneigung der verantwortlichen Reichsbahnstellen gegen dieses allein auf sicherer Rechtsgrundlage ruhende Verfahren erklärt sich wohl aus einer — freilich unbegründeten — Befürchtung von Zeitversäumnis und aus einer mißverständlichen Auslegung des mit der vormaligen Reichsbahn-Hauptverwaltung vereinbarten Erlasses des preußischen Wohlfahrtsministers vom 6. Mai 1931 (MBliV. 1931, Seite 553/54), wonach die Pläne „in a l l e n Fällen" der Baupolizei zur Stellungnahme zuzuleiten sind, dem Wortlaut nach also auch dann, wenn deren Belange gar nicht berührt werden. Das ist natürlich irrig. — Im übrigen sind jetzt maßgebend die oben im folgenden Satz erwähnten „Richtlinien".

der herrschenden Meinung — belanglos, ob diese Bauten in eigener Regie oder durch Unternehmer ausgeführt werden; denn die wirtschaftliche Zweckbestimmung, die hier allein maßgebend ist, wird nicht dadurch beeinflußt, daß die Bauten in dem einen Falle von Bediensteten der Reichsbahn, in dem anderen im Auftrag der Reichsbahn von Dritten ausgeführt werden; die Reichsbahn unterliegt also in beiden Fällen keinem polizeilichen Zwang. Andererseits ist natürlich auch die gewerberechtliche Stellung der ja an sich selbständigen Unternehmerfirma nicht verschieden zu beurteilen, je nachdem sie für Private, Behörden oder Eisenbahnen Bauaufträge ausführt; diese Frage und das Verhältnis der Reichsbahn zum Unternehmer werden in Abschnitt III Ziff. 4 behandelt.

Nicht zum Betrieb der Reichsbahn im Sinne der GO. und des Reichsbahngesetzes gehört dagegen nach vorstehend entwickelter Begriffsbestimmung z. B. der Bau von Siedlungen oder einzelnen abseits der Bahn gelegenen Wohnhäusern und Verwaltungsgebäuden. Trotzdem ist aber die Gewerbeordnung auch auf solche Bauten wohl nicht anwendbar, und zwar aus folgendem Grunde: Diese Art der Bautätigkeit wird nicht zur Erzielung von Einnahmen ausgeübt, liegt vielmehr im wesentlichen auf dem Gebiet der Personalfürsorge und stellt deshalb in Verbindung damit, daß sie — wie ja die meisten betrieblichen Leistungen der Reichsbahn — öffentlichen Zwecken dient, keine irgendwie gewerbliche Leistung dar. Die Reichsbahn ist hier ebenso gestellt wie etwa eine sonstige staatliche Bauverwaltung (vgl. die einleitenden Ausführungen unter B), unterfällt also insoweit nicht den Vorschriften der GO. Von diesem Gesichtspunkt betrachtet, würde also z. B. der Einbau von Aufzügen auch in abseits der Bahn gelegenen Verwaltungsgebäuden (etwa des Ministeriums, der Direktionen oder Ämter) von gewerbepolizeilichen Bedingungen befreit sein, nicht aber von baupolizeilichen, weil es sich um keine „Reichseisenbahnanlagen" handelt. Praktisch wird auch vielfach dementsprechend verfahren, indem solche Aufzüge von der Reichsbahn selbst geprüft, abgenommen und überwacht werden. Daß sich die „Dienstvorschrift für die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen" nur auf „Reichseisenbahnanlagen" bezieht, wird dabei allerdings außer acht gelassen.

3. Der Kraftfahrbetrieb der Reichsbahn, die Reichsautobahnen und die Reichsbahn-Schiffahrt.

Nicht zum Betrieb der Reichsbahn gehören alle diejenigen Tätigkeiten, die keinen eigentlichen Eisenbahnzwecken dienen, wie z. B. der Betrieb von Personen- und Lastkraftwagen, es sei denn,

daß er die Heranführung von Personen oder Lasten zur Beförderung mit der Eisenbahn bezweckt (Zubringertransporte, z. B. auch das als „fahrbares Anschlußgleis" zu bezeichnende Straßenfahrzeug der Reichsbahn). Im übrigen ist zu beachten, daß der gesamte Personen- und Güter-Kraftwagenverkehr (Orts- und Fernverkehr) durch Sondergesetze derart umfassend geregelt ist, daß für die Anwendung der GO. kein Raum mehr bleibt. Es kommen dafür jetzt im wesentlichen folgende Gesetze in Betracht: a) das Reichsgesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 in der Fassung vom 6. Dezember 1937, b) das Reichsgesetz über den Güterfernverkehr vom 26. Juni 1935, c) die Straßenverkehrszulassungsordnung vom 13. November 1937 und d) die Straßenverkehrsordnung vom gleichen Datum. In diesen Gesetzen ist unter anderem das Verfahren der polizeilichen Genehmigung eingehend behandelt, und zwar unter ausdrücklicher Freistellung der Reichsbahn und Reichspost vom polizeilichen Genehmigungszwang (siehe zu a: bei § 14, zu b: bei § 30, zu c: bei § 68). Aufsichtsbehörde ist im allgemeinen der Reichsverkehrsminister.

Sondergesetzlich geregelt ist auch der Bau und Betrieb der „Reichsautobahnen". Daß diese nicht zum „Betrieb der Reichsbahn" im Sinne der GO. und des Reichsbahngesetzes gehören, kann nach dem vorher Gesagten kaum zweifelhaft sein; denn sie dienen (wie beispielsweise auch der Luftverkehr, der übrigens gleichfalls durch das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 1936 eigengesetzlich geordnet ist) keinen „Eisenbahn"zwecken. Daran ändert selbstverständlich auch nichts, daß die Reichsautobahnen nach § 1 des Gesetzes über ihre Errichtung vom 27. Juni 1933 ein „Zweigunternehmen" der Reichsbahn sind und auch weiterhin bleiben trotz Ablegung der Gesellschaftsbezeichnung und Umgestaltung zu einem Reichsunternehmen (vgl. Gesetz vom 1. Juni 1938, insbesondere den Vorspruch — RGBl. 1938, Teil II, Seite 207). — Unterstehen also Bau und Betrieb der Autobahnen den Bestimmungen der GO.? Sie dienen zweifellos öffentlichen Interessen und sind nicht auf Erwerb gerichtet, sondern haben sich immer mehr zu einer besonderen Art von — rein gemeinnütziger — Straßenbauverwaltung mit selbständiger Wirtschaftsführung (nach dem Vorbild der Reichsbahn) entwickelt. Mit einem „Gewerbe"betrieb hat das nichts gemein. Die Anwendung der GO. wird daher nicht in Frage kommen können. Dem steht auch nicht entgegen, daß bei Erlaß des Reichsautobahngesetzes nicht gleichzeitig der § 6 der GO. dahin ergänzt wurde, daß die Gewerbeordnung auf den Betrieb der Reichsautobahnen nicht anzuwenden sei; denn, wie schon einleitend bei Betrachtung der Reichs-

post bemerkt, werden Staats- und Reichsbetriebe als solche in der GO. überhaupt nicht erwähnt.

Auch die Reichsbahn-Schiffahrt schließlich ist begrifflich nur mit den gleichen Einschränkungen ein Teil des Reichsbahnbetriebs, wie sie für den Kraftwagenverkehr gekennzeichnet wurden. Es würden danach also Fähren, die den Verkehr an die Eisenbahn heranbringen oder zwischen Eisenbahnlinien vermitteln, zum Betrieb der Eisenbahn gehören. Dazu rechnen z. B. die Fähren Warnemünde—Gjedser und Saßnitz—Trälleborg. Fähren sind von den Vorschriften der Gewerbeordnung nach § 6 daselbst in ähnlicher Weise ausgenommen wie der Betrieb der Eisenbahnen. Diese Dinge sind durch Schiffsgesetze — teilweise internationaler Art — und durch Sonderverordnungen geregelt, denen auch die vorgenannten Reichsbahn-Fährbetriebe unterliegen. Für diese spielen auch die See-Berufsgenossenschaften eine kontrollierende Rolle; die Abnahme der Fährschiffskessel wird vom „Germanischen Lloyd" besorgt, die Ausstellung der Schiffspatente („Befähigungszeugnisse") von den dafür nach Landesrecht zuständigen Stellen.

Die Bodensee-Schiffahrt ist kein Gewerbe, weil sie von allen an ihr beteiligten Länderverwaltungen von jeher nicht um des Erwerbs willen, sondern als ein rein gemeinnütziger Staatsbetrieb eingerichtet und in den Formen einer reinen Staatsverwaltung (als Zweig des Eisenbahnbetriebs) geführt worden ist. Sie gilt als Binnenschiffahrt und ist durch mehrere zwischenstaatliche Vereinbarungen geregelt, deren Gültigkeit nach § 31 Ziff. 3 der GO. außer Frage steht (vgl. hierzu v. Landmann-Rohmer Seite 360 und „Die Reichsbahn" 1928 Seite 678 ff. sowie Nagel „Bodensee-Schiffahrt" in der „Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" 1933 Seite 793 ff.). Die Kessel der reichsbahneigenen Bodenseeschiffe nimmt die Reichsbahn ab; sie erteilt auch die „Befähigungszeugnisse" (auf Grund einer Prüfung beim Maschinenamt) und hat — unter Ausschaltung der Berufsgenossenschaften — weitgehende Aufsichtsrechte und -pflichten, die hauptsächlich von den dafür zuständigen Ämtern in Konstanz, Friedrichshafen, Lindau und Bregenz wahrgenommen werden.

II. Wechselbeziehungen zwischen Gewerberecht und Arbeitsrecht.

Die Freistellung des Betriebs der Reichsbahn von der Gewerbeordnung hat natürlich zur Folge, daß jener keinerlei gewerbegesetzlichen oder gewerbepolizeilichen Bestimmungen unterliegt, soweit sich die Reichsbahn nicht freiwillig solchen Vorschriften unterworfen hat. Es ist dabei rechtlich belanglos, ob es sich um Bestimmungen han-

delt, die in der GO. selbst noch enthalten sind, oder um solche, die unter Herausnahme aus der GO. zu Sondergesetzen verarbeitet sind. Würde beispielsweise der Titel II der GO., in dem die Fragen der Genehmigung und der Ausübung gewerblicher Betriebe (siehe z. B. auch Verbot des sonntäglichen Gewerbebetriebs in öffentlichen Verkaufsstellen gemäß § 41 a) geregelt sind, ganz oder teilweise in der GO. gestrichen und durch ein oder mehrere Reichssondergesetze neu geordnet werden, so würde die Reichsbahn (und auch die übrigen Eisenbahnunternehmungen) den gewerberechtlichen Bestimmungen dieser Sondergesetze ebensowenig unterfallen wie vorher denen der GO. — es sei denn, daß die Reichsbahn in gesetzgeberischer Mitwirkung sich selbst ausdrücklich solche gewerberechtlichen Pflichten zugemessen oder nachträglich freiwillig übernommen hat. Wäre es anders, so würde die durch die GO. und das RbGes. aus sachlichen Gründen festgelegte gewerberechtliche Sonderstellung der Reichsbahn auf dem Umwege der Sondergesetzgebung beseitigt werden können; dadurch würden dem Betrieb der Reichsbahn — ohne Rücksicht auf seine Eigenart und wirtschaftliche Bedeutung — Fesseln angelegt werden, wodurch die Wahrnehmung wichtiger öffentlicher Interessen gefährdet werden könnte. Die Reichsbahn muß in der Lage sein und bleiben, ihren Betrieb so zu führen, wie es die Rücksicht auf die Sicherheit und das öffentliche Wohl verlangt. Diese Grundsätze müssen sinngemäß auch für den Fall gelten, daß im Zuge der Wirtschafts- und Rechtsentwicklung neu auftretende gewerberechtliche Fragen, die also bisher nicht in der GO. behandelt sind, sondergesetzlich geregelt werden; denn der Sinn der Freistellung der Reichsbahn (und der übrigen in § 6 GO. genannten Betriebe) von den Vorschriften der Gewerbeordnung war und bleibt der, daß die Ordnung aller gewerberechtlichen Verhältnisse, wie sie seinerzeit erschöpfend in der GO. enthalten war, auf jene Betriebe wegen ihrer Eigenart nicht ohne weiteres übertragungsfähig ist. (Vgl. die Ausführungen unter I, Ziff. 1 „Betriebsverwaltung".)

Andererseits ist nun allerdings folgendes zu beachten: Die Reichsbahn unterliegt nach § 16 Ziff. 1 des Reichsbahngesetzes, soweit ihr dieses keine besondere Rechtstellung eingeräumt hat, der allgemeinen Gesetzgebung. (Was übrigens jetzt nach Wiedereingliederung der vormaligen Reichsbahn-Gesellschaft in die unmittelbare Reichsverwaltung durch Gesetz vom 10. Februar 1937 ebenso selbstverständlich erscheint, wie die Bestimmung in § 19 Ziff. 4, wonach die Reichsbahn für sich und ihre Bediensteten auf dem Gebiete des Versicherungs-, Wirtschafts-, Arbeits-, Fürsorge- und Wohnungsrechts die gleiche Sonderstellung beanspruchen kann, wie sie für sonstige Reichsbetriebe gilt.) Und in

§ 19 Ziff. 3 des RbGes. heißt es dann noch ausdrücklich, daß die „auf dem Gebiet des Arbeitsrechts allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen", soweit das RbGes. nichts anderes bestimmt, auch auf die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Reichsbahn anzuwenden sind. Man müßte also unterscheiden zwischen den — auf der GO. beruhenden — gewerberechtlichen und den — allgemeingesetzlich getroffenen — arbeitsrechtlichen Bestimmungen. Von den ersteren Vorschriften ist die Reichsbahn nach § 6 GO. und § 16 Ziff. 5 des RbGes. befreit, von den letzteren nicht. Diese Unterscheidung ist einigermaßen schwierig, weil ja gewerbliche Tätigkeiten in der Regel durch die Arbeit der Gefolgschaft des Unternehmers bedingt und von dieser tatsächlich und begrifflich kaum zu trennen sind. Oder umgekehrt betrachtet: das „Arbeitsrecht" wird größtenteils gewerblicher Art sein. Gerade weil dem so ist, waren ja in Titel VII der GO. (frühere §§ 105—139 m) unter der Überschrift „Gewerbliche Arbeiter" a l l e für deren Tätigkeit zu beachtenden Vorschriften behandelt. Diese „Schutzbestimmungen" beziehen bzw. bezogen sich nicht nur auf die gefahrlose Einrichtung und Unterhaltung von Arbeitsräumen, Betriebsanlagen, Maschinen und Geräten (§ 120 a), sondern auch auf Lohnbarzahlung (Verbot des sogenannten Trucksystems), Arbeitsordnungen, Maximalarbeitstag, Sonntagsruhe, Beschäftigung von Frauen, Jugendlichen und Kindern, Arbeitsbücher, Ruhezeit und Mittagspausen in offenen Verkaufsstellen, Ladenschluß u. dgl.; kurz, es sind im wesentlichen Vorschriften zur tunlichsten Verhinderung von Gesundheitsschäden und Übervorteilung der Gefolgschaftsmitglieder. Und auf die Überwachung dieser Schutzbestimmungen beschränkt sich ja auch im wesentlichen die gleichfalls im Titel VII (§ 139 b) behandelte „Gewerbeaufsicht".

Bei dieser Sachlage könnte man vielleicht zunächst auf den Gedanken kommen, ob nicht der vorerwähnte § 19 Ziff. 3 des Reichsbahngesetzes, wonach die Reichsbahn den allgemeingesetzlichen arbeitsrechtlichen Bestimmungen unterfällt, als eine Einschränkung ihrer durch § 16 Ziff. 5 des RbGes. und § 6 der GO. gewährleisteten gewerberechtlichen Befreiung aufzufassen ist. Oder, um die Frage zu präzisieren: Unterliegt die Reichsbahn trotz ihrer Freistellung von der GO. (und gewerberechtlichen Vorschriften) etwa doch gesetzmäßig den mehr oder minder arbeitsrechtlichen Vorschriften des Titels VII der GO.? Die Frage ist selbstverständlich zu verneinen. Wollte man sie bejahen, so würde man sich nicht nur in Widerspruch setzen mit der uneingeschränkten Ausnahmevorschrift des § 16 Ziff. 5 RbGes. und § 6 GO., sondern auch die ausdrückliche Klausel in § 19 Ziff. 3 RbGes. „soweit nicht die Vorschriften dieses Gesetzes . . . etwas anderes bestimmen" außer Acht

lassen. Es kann also nicht zweifelhaft sein, daß auch der Titel VII der GO. auf den Gewerbebetrieb der Reichsbahn (und der sonstigen Eisenbahnunternehmungen) gesetzlich keine Anwendung findet. — So hat denn auch das pr. OVG. in dem bereits unter I Ziff. 2 angezogenen und dort näher behandelten Urteil vom 20. Mai 1915 (Entscheidungen Bd. 69, Seite 418 ff.) nach eingehender, auch historisch recht aufschlußreicher Begründung eindeutig entschieden, daß der „Betrieb" der Eisenbahnen nicht den damals in Streit befangenen Bestimmungen betreffend Beschäftigungsart und Beschäftigungszeit von Arbeiterinnen unterliegt (Titel VII, früherer § 137 Abs. 7 bzw. 2 der GO.). Was insbesondere die Arbeitszeit anlangt, so haben sich die Anschauungen seit etwa 20 Jahren allerdings grundlegend gewandelt, und es sind eine Reihe von Sondergesetzen ergangen, deren Einwirkung auf die Reichsbahn noch näher zu untersuchen ist.

1. Arbeiterschutzbestimmungen, insbesondere Arbeitszeitvorschriften.

a) Gesetzliche Entwickelung.

Nicht nur in Deutschland, sondern in fast allen Kulturstaaten setzten in unmittelbarem Anschluß an den Ausgang des Weltkrieges starke gewerkschaftliche Bestrebungen zur gesetzlichen Festlegung des achtstündigen Arbeitstages ein. Als internationales Organ figurierte die „Internationale Arbeitsorganisation des Völkerbundes", die erstmalig am 29. Oktober 1919 in Washington zusammentrat und in ihren verschiedenen Konferenzen eine ganze Reihe von „Übereinkommen" traf, die nach und nach fast das gesamte Gebiet des Arbeitsschutzes umfaßten und den am Völkerbund beteiligten Staaten zur Ratifikation empfohlen wurden. Letztere stieß dann freilich auf mancherlei Schwierigkeiten, besonders auch bezüglich des Achtstundentages, für dessen gesetzliche Festlegung die meisten Staaten nicht zu gewinnen waren. Auch Deutschland anfänglich nicht. Hier ging die Entwicklung, kurz gesagt, folgenden Gang: Zunächst wurde der Achtstundentag durch die Erlasse des früheren Reichsamts für die wirtschaftliche Demobilmachung vom 23. November 1918 (für die gewerblichen Arbeiter) und vom 18. März 1919 (für die gewerblichen Angestellten) eingeführt. Da die Eingliederung dieser bloßen Erlasse in das bestehende Recht nicht ohne weiteres möglich war, erging am 21. Dezember 1923 (RGBl. I Seite 1249) die „Verordnung über die Arbeitszeit", die jedoch noch viele Ausnahmen vom Achtstundentag zuließ (besonders zugunsten von Tarifverträgen) und auch nur als eine vorläufige Regelung galt. Es folgte dann am 14. April 1927 das „Gesetz zur Abänderung der Arbeits-

zeitverordnung" (RGBl. I Seite 109), das gleichfalls eine endgültige Regelung vorbehielt. Die Verhältnisse drängten immer mehr zu einer abschließenden Lösung. Der an sich groß angelegt gewesene Versuch der Reichsregierung in den Jahren 1928/29, das gesamte gewerbliche Arbeitsrecht durch ein „Arbeitsschutzgesetz", das selbstverständlich den Achtstundentag zugrunde legte, zu kodifizieren, mißlang bekanntlich; die sehr eingehend begründeten Entwürfe fanden zwar die Zustimmung des Reichsrates, aber nicht des Reichstags, wurden mithin nicht Gesetz. Wären sie Gesetz geworden, so wären dadurch — unter Herausnahme aus der Gewerbeordnung — folgende Gebiete mit Wirkung für und gegen alle „Arbeitnehmer" und „Arbeitgeber" (also ohne Beschränkung auf bestimmte Gewerbe, außer Landwirtschaft, Schiffahrt, Luftfahrt) gesetzlich geregelt worden: Schutz gegen Betriebsgefahren, Arbeitszeitschutz, erhöhter Schutz für Frauen und Jugendliche, Sonntagsruhe (mit Ausnahmen für Verkehr, Eisenbahnen, Gastwirtschaften usw.), Ladenschluß, Arbeitsaufsicht. Für die Reichsbahn hätte sich dann die Frage erhoben, ob sie trotz ihrer Freistellung von der GO. den Vorschriften des neuen Gesetzes unterfallen würde. Und diese Frage wurde in der Tat schon gegenüber dem Entwurf akut und führte zur Anrufung des Reichsbahngerichts auf Grund des § 44 RbGes. Das der Reichsbahn wenig günstige Urteil dieses Gerichts vom 24. Juli 1928 (Reichsarbeitsblatt I Seite 247) stützte sich — abgesehen von allgemein gehaltenen sozialpolitischen Erwägungen — besonders auf den oben zitierten § 19 Ziff. 3 (damals Ziff. 2). Es behauptete, der Entwurf des Arbeitsschutzgesetzes bereite ein in jenem Sinne allgemein geltendes Gesetz „auf dem Gebiet des Arbeitsrechts" vor, dem auch die Reichsbahn unterfalle, obwohl sie, wie das Gericht ausdrücklich feststellte, bis dahin von den stofflich gleichartigen Bestimmungen der GO. zweifellos befreit gewesen sei. Zur Begründung dafür, daß die Befreiungsvorschrift des § 6 der GO. und des § 16 Ziff. 5 des RbGes. trotz der ausdrücklichen Klausel in § 19 Ziff. 3 nicht Platz greife, wies das Gericht darauf hin, daß „eine der allgemeinen sozialpolitischen Fortentwicklung höchst ungünstige Bindung und auch eine ebenso unerwünschte Rechtsunsicherheit erzeugt werden würde, wenn bei jedem neuen Gesetz gefragt werden müßte, ob sich schon eine diesbezügliche Regelung in der Gewerbeordnung findet". Mit diesem Hinweis wurde das Problem nicht gelöst, sondern beiseite geschoben und seitdem, soweit ersichtlich, nicht wieder erörtert. Unter Ziff. 3 dieses Abschnitts wird hierüber noch zu sprechen sein.

Inzwischen ging die gesetzliche Entwicklung weiter. Nach dem Umbruch wurde auf Grund der Gesetze „zur Ordnung der nationalen Arbeit" und „zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und

Betrieben" vom 20. Januar bzw. 23. März 1934 die „Arbeitszeitordnung" vom 26. Juli 1934, und zwar „unter Einbeziehung der Vorschriften der Gewerbeordnung über die Arbeitszeit" als Gesetz herausgebracht. Darin wurden — wie schon in den früheren Verordnungen — unter Zugrundelegung des Achtstundentages geregelt: Arbeitszeit, erhöhter Schutz für Frauen und Jugendliche, Ladenschluß und Arbeitsaufsicht. Die das gleiche Stoffgebiet behandelnden Bestimmungen der GO., nämlich die §§ 120 f. („Sanitärer Maximalarbeitstag" als erster Vorläufer der Arbeitszeitregelung), 135, 136, Abs. 1—3, 137, 137 a, 138, 138 a, 139, 139 a, 139 c—139 e, 139 f, 154 Abs. 1 Nr. 4, 5, 6; 154 a Abs. 2 wurden in der GO. gestrichen. (Vgl. Ziff. 2 der die Arbeitszeitordnung bekanntmachenden Verordnung vom 26. Juli 1934). Nach § 1 dieser Arbeitszeitordnung gilt sie für die Arbeiter in gewerblichen Betrieben sowie „in Betrieben des Reichs"[1], der Länder und Gemeinden, auch wenn keine Gewinnerzielung beabsichtigt ist. Demnächst wurden die Vorschriften über den Jugendschutz aus der Arbeitszeitordnung wieder herausgenommen und zu einem Sondergesetz, dem sogenannten „Jugendschutzgesetz" vom 30. April 1938 verarbeitet. (RGBl. I 1938, Seite 437 ff.) Unter dem gleichen Datum wurde auch die „Arbeitszeitordnung" in neuer Fassung herausgebracht (RGBl. a. a. O.); gemäß § 1 gilt sie auch „in Verwaltungen aller Art". (Es braucht also kein „Betrieb" oder gar Gewerbebetrieb vorzuliegen.) Nach beiden Gesetzen, die am 1. Januar 1939 in Kraft treten, obliegt die „Arbeitsaufsicht" grundsätzlich den Gewerbeaufsichtsämtern. Bei Betrieben und Verwaltungen des Reichs, der Reichsautobahnen, der Reichsbank sowie der Länder und Gemeinden steht — wie schon früher — die Aufsicht den „vorgesetzten Dienstbehörden" zu. Die zuständige oberste Reichs- oder Landesbehörde (für die Reichsbahn also der Reichsverkehrsminister) kann sie jedoch — und das ist neu — im Einvernehmen mit dem Arbeitsminister dem Gewerbeaufsichtsamt übertragen (vgl. Arbeitszeitordnung § 27, Jugendschutzgesetz § 26). — Anzufügen bliebe noch, daß die Sonntagsruhe reichsrechtlich durch das Gesetz über die Feiertage vom 27. Februar 1934 (RGBl. I Seite 129) in Verbindung mit der Verordnung über den Schutz der Sonn- und Feiertage vom 16. März 1934, geändert am 1. April 1935 (RGBl. I Seite 510), geregelt ist, deren Vorschriften jedoch nach § 3 der Verordnung auf den Betrieb der Reichspost, Reichsbahn und sonstiger Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung finden. (Entsprechendes ist bereits in § 105 i der GO. bestimmt.)

[1] Was unter „Betrieb" in arbeitszeitlicher und arbeitsnormenrechtlicher Hinsicht zu verstehen ist, wird in Schrifttum und Rechtsprechung lebhaft erörtert. Vgl. darüber: Erdmann-Meissinger, Die Arbeitszeitordnung, 1934, Seite 56 ff., 255.

b) Einwirkung auf die Reichsbahn.

Wie schon klargestellt, betreffen die unter a) erwähnten Schutzgesetze Stoffgebiete, die mehr oder minder bereits in der GO. behandelt sind oder waren. Es erhebt sich also die Frage, ob und inwieweit diese neuen Gesetze auch die Reichsbahn binden trotz ihrer gesetzlichen Befreiung von den gewerberechtlichen Vorschriften.

Bezüglich der rein arbeitszeitlichen Bestimmungen ist die Frage schon seit Jahren in bejahendem Sinne entschieden. Gelegentlich der Neufassung des RbGes. am 13. März 1930 wurde nämlich in § 19 Ziff. 3 folgender Satz eingeschaltet: „Insbesondere gelten die gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeit der Angestellten und Arbeiter auch für die Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft" (heißt: Reichsbahn). Das geschah damals nach der „Begründung" der Neufassung in vorsorglicher Angleichung an die erwartete, aber tatsächlich von Deutschland niemals vollzogene Ratifikation der arbeitszeitlichen Bestimmungen des Washingtoner Übereinkommens. Es bedeutete praktisch nichts Neues, weil die Reichsbahn die rein arbeitszeitlichen Vorschriften der damals geltenden deutschen Gesetze tatsächlich beachtete. (Siehe auch die „Dienstdauervorschriften der Reichsbahn für das Betriebs- und Verkehrspersonal" vom 4. Februar 1929.) Durch den oben zitierten Zusatz in § 19 Ziff. 3 ist dies als eine gesetzliche Pflicht festgelegt. Die Reichsbahn unterliegt daher zweifellos den arbeitszeitlichen Bestimmungen der jetzt gültigen „Arbeitszeitordnung". Diese trägt übrigens den Belangen der Reichsbahn (und auch denen der Privat- und Kleinbahnen sowie sonstiger Betriebe) insofern hinreichend Rechnung, als danach die regelmäßige achtstündige Arbeitszeit durch Tarifordnung bis zu 10 Stunden — in Sonderfällen auch noch darüber hinaus — verlängert werden kann. (Vgl. §§ 8, 13 alter, §§ 7, 11 neuer Fassung.) Solche Tarifordnungen erlassen auf Grund des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit die „Treuhänder der Arbeit", und für Verwaltungen des Reichs, der Länder und Gemeinden sowie für sonstige öffentliche Betriebe die „Sondertreuhänder für den öffentlichen Dienst" auf Grund des Gesetzes zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben, jetzt (nach der 4. Durchführungsverordnung vom 26. Februar 1938 zu vorgenanntem Gesetz — RGBl. I Seite 228 —) in erster Linie: der „Reichstreuhänder für den öffentlichen Dienst", und zwar „im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen", d. h. also der „Arbeitszeitordnung". Bekannt sind die am 1. April 1938 in Kraft getretenen, grundsätzlich auch für die Reichsbahn gültigen Tarifordnungen des Reichstreuhänders für alle im öffentlichen Dienst Beschäftigten (Angestellte und Arbeiter) und Tarifordnung A (für die Angestellten allein). Diesen

Tarifordnungen stehen gleich die von einem Reichsminister für sein Ressort erlassenen „Dienstordnungen" (vgl. Arbeitszeitordnung § 8 Abs. 2; neu: § 7 Abs. 3), die sich natürlich im Rahmen der „Tarifordnungen" halten. Für die Reichsbahn kommen als solche Dienstordnungen z. B. in Betracht die bereits genannten „Dienstdauervorschriften" und die „Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn" (Dilo) vom 1. Mai 1934, in neuer Fassung vom 27. Mai 1938 (mit Rückwirkung vom 1. April 1938). Für Privat- und Kleinbahnen gilt zur Zeit noch die Kleinbahn-Tarifordnung vom 25. November 1936 des Sondertreuhänders für den öffentlichen Dienst, die sich selbstverständlich gleichfalls auf der Arbeitszeitordnung aufbaut und wohl demnächst neu erscheinen wird. (Die Arbeitszeit der Beamten ist auf Grund des § 16 Abs. 1 des Deutschen Beamtengesetzes durch Reichsverordnung vom 13. Mai 1938 — RGBl. I Seite 593 — einheitlich geregelt.)

Abschließend ist also festzustellen, daß die Reichsbahn sich gesetzlich den jeweils allgemeingültigen Gesetzesbestimmungen über die Arbeitszeit unterworfen hat. Sie hat das getan, ohne deshalb ihre gewerberechtliche Sonderstellung erschüttert zu haben. Denn mag auch der früher bereits erwähnte, in die Arbeitszeitordnung von 1934 § 15 Ziff. 2 und 3 wörtlich übernommen gewesene, in ihrer neuen Fassung von 1938 gänzlich fortgefallene § 120 f der Gewerbeordnung die Möglichkeit geboten haben, für einzelne Betriebe, „in welchen durch übermäßige Dauer der täglichen Arbeitszeit die Gesundheit der Arbeiter gefährdet wird", die Arbeitszeit durch Verordnung oder Polizeiverfügung festzusetzen, so stellt demgegenüber die geschilderte zwischenzeitliche Entwicklung (auch in außerdeutschen Staaten) doch etwas ganz Anderes, vom gewerblichen Charakter völlig Losgelöstes dar. An die Stelle des im Einzelfall erzwingbaren „sanitären Maximalarbeitstages" ist der allgemein gültige „kulturelle Arbeitstag" getreten.

2. Sonstige neugesetzliche Bestimmungen in ihrem Verhältnis zur Reichsbahn.

Die Arbeitszeitordnung enthält nun aber nicht nur arbeitszeitliche Vorschriften, sondern auch solche anderer Natur, z. B. über die Art der Beschäftigung von Frauen (§ 16 Ziff. 6 alter, § 16 Ziff. 2 neuer Fassung) und über den Ladenschluß (§§ 24, 25 alt; §§ 22, 23 neu), Bestimmungen, die teils wörtlich, teils inhaltlich in der GO. enthalten waren (§§ 137 Abs. 7, 139 e und 139 f). Diese Vorschriften, besonders diejenige über den Ladenschluß, sind ersichtlich nicht arbeitszeitlicher, auch nicht einmal arbeitsrechtlicher, sondern rein gewerberechtlicher Art. Von ihnen

ist sonach der Betrieb der Reichsbahn befreit, und zwar trotz des § 1 der Arbeitszeitordnung, wonach diese auch für Betriebe und Verwaltungen des Reichs gilt. Da, wie unter I Ziff. 1 ausgeführt, die „Bahnhofsverkaufsstellen" zum Betrieb der Reichsbahn gehören, unterliegen diese also gesetzlich nicht den allgemeinen Ladenschlußbestimmungen. Das hat auch seine innere Berechtigung, weil jene „Nebenbetriebe" hauptsächlich dem Bedürfnis der Reisenden dienen, das wegen der durch den Fahrplan bedingten Zuglage nicht innerhalb der Ladenzeiten befriedigt werden kann. Aus gleichem Grunde sind ja auch die Bahnhofswirtschaften nicht an die örtliche Polizeistunde gebunden[1].

Die Reichsbahn hat von dieser Sonderstellung keineswegs einen übertriebenen Gebrauch gemacht. Im Gegenteil: in den vom früheren Reichsrat angenommenen und von allen Länderregierungen anerkannten „Richtlinien für die Behandlung der Bahnhofswirtschaften und der Bahnhofsverkaufsstellen" vom Jahre 1926 (eingeführt in Preußen durch Erlaß des Handelsministers und Ministers des Innern vom 9. März 1927 — Reichsarbeitsblatt I Seite 210 ff. —) hat sie im Rahmen einer wohl abgewogenen Betreuungspflicht gegenüber ihren Fahrgästen sich selbst und ihren Pächtern starke Beschränkungen auferlegt. Sie hat damit schon damals den — an sich unbegründeten — Beschwerden des organisierten Einzelhandels über unzulässigen Wettbewerb den Boden entzogen. Daß diese Klagen trotzdem nicht verstummten, kennzeichnete die Einsichtslosigkeit der interessierten Kreise in die Belange des öffentlichen Wohls. In neuerer Zeit halten es vereinzelt die auf allen Fachgebieten wiedererstandenen Innungen für ihre Aufgabe, sich zu Vorkämpfern dieser alten Beschwerden zu machen. Das ist um so erstaunlicher, als die Reichsbahn zwischenzeitlich den Wünschen des Einzelhandels freiwillig noch weiter entgegengekommen ist. Sie hat nämlich gegenüber dem „Gesetz zum Schutz des Einzelhandels" vom 12. Mai 1933[2] — RGBl. I Seite 262/493 — (mit zahlreichen Ergänzungen und Änderungen) auf Wahrung ihrer gewerberechtlichen Sonderstellung verzichtet, wenigstens vorläufig. Damit hat sie zum Nachteil der Versorgung ihrer Fahrgäste mit Waren des Reisebedarfs auf Bahnhöfen, be-

[1] Daß die „Nebenbetriebe" der Reichsbahn (und der sonstigen Eisenbahnunternehmungen), soweit sie verpachtet sind, steuerlich keine Sonderstellung haben und die Pächter natürlich auch in bezug auf ihr Personal den allgemeinen Bestimmungen — Sondertarifordnungen — unterliegen, war bereits in Abschnitt I unter Ziff. 1 angedeutet.

[2] Das Gesetz war nach seinem Vorspruch nur als „Übergangsmaßregel" gedacht, die nun aber schon länger als fünf Jahre wirkt.

sonders bei deren Umbau oder Neubau recht unbequeme Folgen auf sich genommen. Darüber, daß jenes Gesetz rein gewerberechtlicher Art ist, kann ernstlich nicht gestritten werden. Die abweichende Meinung des Wirtschaftsministers in seinem Erlaß vom 16. Dezember 1933 (MBliV. 1934 Nr. 2) ist nicht näher begründet, unverbindlich und zweifellos irrig. Denn das Gesetz verfügt bekanntlich für die Errichtung und Erweiterung offener Warenverkaufsstände, zu denen jedoch z. B. nicht die Friseurstuben gehören, eine grundsätzliche „Sperre" (von der die Polizeiverwaltungsbehörden in einem besonderen Verfahren unter gewissen Voraussetzungen Ausnahmen bewilligen können). Es schränkt also die — übrigens praktisch nur noch dem Namen nach bestehende — auf § 1 der GO. beruhende Gewerbefreiheit ein. Genau dem gleichen Zweck wie dieses Gesetz auf dem Gebiet der Verkaufsstände dient das Gaststättengesetz vom 28. April 1930 — RGBl. I Seite 146 — (mit zahlreichen Durchführungsverordnungen) für den Bereich der Gaststätten: Die Eröffnung neuer Gaststätten wird durch Konzessionssperre, von der die Polizeiverwaltungsbehörden nur im Einzelfall aus besonderen Gründen befreien können, tunlichst verhindert. Dieses Gesetz erklärt in § 27 Abs. 1 Ziff. 3 richtigerweise seine Nichtanwendbarkeit auf die gemäß § 16 Ziff. 5 des RbGes. der GO. nicht unterliegenden Gast- und Schankstätten der Reichsbahn[1]; aber auch ohne diesen, die Sachlage von vornherein klarstellenden Hinweis wäre das Gesetz selbstverständlich auf jene Gaststättenbetriebe der Reichsbahn unanwendbar. Trotzdem hat die Reichsbahn von sich aus die Pächter ihrer Bahnhofswirtschaften und Erfrischungshallen vertraglich einigen Vorschriften des Gesetzes unterworfen; es sind das die — hauptsächlich dem Schutz der Jugend dienenden — Bestimmungen des § 16 Ziff. 1 bis 5. Und im übrigen hat die Reichsbahn alle Pächter ihrer gewerblichen Nebenbetriebe vertraglich zur Einhaltung der Arbeiterschutzbestimmungen verpflichtet. Aber die Aufsicht darüber steht ihr selbst zu, nicht der Gewerbepolizei.

3. Zusammenfassung und Ausblick.

Doch die Fragen der reichsbahneigenen Aufsicht werden im nächsten Abschnitt behandelt. Zum Abschluß dieses, besonders den Wechselbeziehungen zwischen Gewerbe- und Arbeitsrecht gewidmeten Kapitels sei zusammenfassend folgendes gesagt: Die Reichsbahn unter-

[1] Da das Gesetz nur die Reichsbahn ausnimmt, beansprucht es, wie sich auch aus § 27 Abs. 2 ergibt, seine Anwendbarkeit auf sonstige Eisenbahnunternehmungen, obwohl auch bei diesen die zu ihrem Gewerbebetrieb gehörigen Gaststätten zweifellos unter die Befreiuungsvorschrift des § 6 der GO. fallen. Die Reichsregierung hat jedoch auf Grund des § 27 Abs. 2 durch Verordnung vom 1. Juli 1930 zahlreiche Privat- und Kleinbahnen vom Gaststättengesetz freigestellt.

liegt gesetzlich den allgemeingültigen Vorschriften über die Arbeitszeit und sie wird auch in Zukunft den allgemein geltenden Gesetzen auf dem Gebiet des Arbeitsrechts unterfallen, soweit sich diese Gesetze wirklich im Rahmen des Arbeitsrechts halten, dessen Begriffsabgrenzung gegen das Gewerberecht allerdings ein noch nicht restlos gelöstes Problem ist. Das eine aber steht fest: Dadurch allein, daß Vorschriften der Gewerbeordnung aus dieser herausgenommen und neugesetzlich verarbeitet werden, verwandeln sie sich nicht von gewerberechtlichen zu arbeitsrechtlichen Vorschriften — mit der Wirkung, daß die gewerberechtliche Sonderstellung der Reichsbahn insoweit entfiele. Der bereits in Ziffer 1a dieses Abschnitts erwähnte Einwand des Reichsbahngerichts im Urteil vom 24. Juli 1928, es würde zu einer unerwünschten Rechtsunsicherheit führen, wenn bei jedem neuen Gesetz gefragt werden müßte, ob sich schon eine diesbezügliche Regelung in der GO. finde, geht fehl. Das gerade Gegenteil ist richtig: Wenn der Gesetzgeber sich nicht vergegenwärtigt, mit welchen bestehenden Gesetzen er sich durch die beabsichtigte sondergesetzliche Regelung in Widerspruch setzen würde, so schafft er selbst eine verwirrende Rechtsunsicherheit. An diesem Mangel kranken leider auch einige neuere Gesetze, bei deren Abfassung man nicht einmal an das Vorhandensein des Reichsbahngesetzes gedacht zu haben scheint. Und es ist zu hoffen, daß bei künftigen Entwürfen von Rechtsverordnungen oder Gesetzen, wie z. B. dem eines „Gesetzes über das Arbeitsverhältnis" (der allerdings schon im Mai 1938 fertiggestellt gewesen sein soll) oder etwa bei dem Entwurf einer Kodifizierung des gesamten Arbeitsschutzes (wie im Jahre 1928) auch die Reichsbahn rechtzeitig gehört wird. Als das größte für das Gemeinwohl arbeitende Unternehmen beeinflußt sie im stärksten Maße den Arbeitsmarkt. Seit ihrer Wiedereingliederung in die unmittelbare Reichsverwaltung sollte mehr denn je darauf geachtet werden, daß nicht gesetzliche Unklarheiten oder gar Widersprüche die Geschlossenheit der Reichsverwaltung zu überschatten scheinen. Es ist durchaus begreiflich und richtig, die Gefolgschaften der verschiedenen Industrie- und Handelsunternehmungen unter tunlichst gleiche Arbeitsbedingungen zu stellen. Die Reichsbahn wäre die letzte Verwaltung, die bei diesen Bestrebungen nicht tatkräftig mitwirken würde, und sie kann für sich beanspruchen, daß sie es von jeher auch getan hat. Wie allgemein bekannt, hat sie gerade auf dem Gebiet des Arbeiterschutzes als Versicherungsträgerin Vorbildliches geleistet durch eigene Krankenkassen, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung („Reichsbahn-Versicherungsanstalt")[1], und als „Ausfüh-

[1] Die Reichsbahn-Versicherungsanstalt ist eine auf Grund der Reichsversicherungsordnung § 1360 anerkannte „Sonderanstalt".

rungsbehörde" gemäß Reichsversicherungsordnung §§ 626, 624, 892 hat sie Unfallverhütungsvorschriften erlassen; diese gehen (ähnlich wie die der Baugewerks- und Tiefbauberufsgenossenschaften) über die Rahmenvorschriften der GO. betr. Betriebs- und Arbeiterschutz weit hinaus und sind sorgfältig auf die Eigenart, die Unterschiedlichkeit und die besonderen Gefahren des Reichsbahnbetriebs zugeschnitten. Und die für die Reichsbahn arbeitenden Unternehmer werden auf Einhaltung dieser Unfallverhütungsvorschriften ausdrücklich verpflichtet und von der Reichsbahn daraufhin überwacht.

Diesen und ähnlichen — durch die Sachlage bedingten — Sonderregelungen den Weg offenzulassen, war und ist ja gerade der Sinn der gewerberechtlichen Ausnahmestellung der Reichsbahn. Damit dient sie nicht eigennützigen Interessen, sondern dem Gemeinwohl. Das sollte beachtet werden, bevor etwa mit großem Arbeitsaufwand eine gesetzliche Schematisierung des gewerblichen Arbeitsrechts versucht wird, deren Wirksamkeit für die Reichsbahn angesichts der Rechtslage auch nicht ohne ihre Zustimmung zu erreichen wäre.

III. Die Gewerbeaufsicht der Reichsbahn.

1. Bedeutung und Inhalt.

Die Freistellung des Betriebs der Reichsbahn von gewerberechtlichen Bestimmungen hat nun aber nicht zur Folge, daß die Reichsbahn auf diesem Gebiet etwa tun und lassen könnte, was ihr beliebt. Sie hat vielmehr besonders dem Betriebs-, Unfall- und Gesundheitsschutz (GO. §§ 120 a bis 120 c) die gleiche Aufmerksamkeit zuzuwenden, wie wenn sie diesen Rahmenvorschriften der GO. gesetzlich unterläge. Es ergibt sich das ohne weiteres aus der Überlegung, daß die nach jenen Vorschriften erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einen Schutz für die Beschäftigten darstellen, wie er allgemein als notwendig und üblich anerkannt ist; dem kann sich also auch ein von jenen Vorschriften gesetzlich befreiter Betriebsunternehmer nicht entziehen, ohne sich dem berechtigten Vorwurf einer „Fahrlässigkeit" auszusetzen. Die zivilrechtliche Haftung für fahrlässige Lebens-, Körper- oder Gesundheitsbeschädigung folgt aus BGB. §§ 823 ff., die strafrechtliche aus StGB. §§ 230, 222. (Ein Spezialdelikt — entsprechend dem nach § 330 StGB. unter Strafe gestellten Verstoß „wider die allgemein anerkannten Regeln der B a u kunst" — wird für die gewerblichen Schutzmaßnahmen nicht vom StGB., sondern von der GO. nach § 147, Abs. I Ziff. 4 erfaßt, kommt also für die Reichsbahn und sonstige Eisenbahnunternehmer nicht in Frage.) In Anbetracht dieser Sachlage hat ja auch die Eisenbahnverwaltung, wie am Schluß des vorhergehenden Abschnitts schon erwähnt, zweckmäßigerweise besondere

„Unfallverhütungsvorschriften" (UVV.) herausgegeben, die ursprünglich in den „Dienstordnungen" mit enthalten waren. Das geschah für den Bereich der preußischen Staatsbahnen erstmalig durch Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Januar 1901 (Eis.-Verordnungs-Blatt 1901, Seite 17 ff.). Diese UVV., die zwischenzeitlich erheblich ausgebaut wurden, sind zwar — ebensowenig wie die der Berufsgenossenschaften — ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB.; aber sie verpflichten — ähnlich wie die der Berufsgenossenschaften — die ihnen unterfallenden Beschäftigten zur Einhaltung der Vorschriften und die Verwaltung zu ihrer Überwachung. Folgenreiche Verstöße der einen oder anderen Seite gegen ihre hieraus sich ergebenden Verpflichtungen führen zur zivil- und strafrechtlichen Haftbarmachung nach den allgemeinen Grundsätzen unter dem Gesichtspunkte der Fahrlässigkeit (Vorsatz wird ja in der Regel ausscheiden).

Diese Überwachung ist ein wichtiger Teil der Reichsbahn-Gewerbeaufsicht, die im übrigen sachlich den gleichen Wirkungskreis hat, wie er für die Aufsicht der Gewerbepolizei unter A in Abschnitt III Ziff. 3 dargestellt ist[1]. Es gibt bei der Reichsbahn kaum eine fachtechnische Tätigtätigkeit, mit der nicht eine gewerbliche Aufsicht verbunden wäre. Genannt seien folgende Gebiete: das Werkstättenwesen (Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke, Stellwerks- und Telegraphenwerkstätten), der Oberbau, das Sicherungswesen, alle maschinellen und elektrischen Anlagen, der Hoch- und Tiefbau, der Brückenbau, Schwellentränkanstalten, Druckereien. Die UVV. erfassen diese Dienstzweige in folgender Gliederung: Teil I (alle Dienstzweige), Teil II (Bahnunterhaltungsdienst), Teil III (Betriebs- und Verkehrsdienst), Teil IV (Betriebsmaschinendienst einschließlich Schiffsdienst), Teil V (Werkstättendienst). Diese Bestimmungen werden noch ergänzt durch besondere „Dienstvorschriften", „Anweisungen" und „Merkblätter" der verschiedensten Art, deren Aufzählung oder gar Erörterung hier zu weit führen würde. Sie betreffen, kurz gesagt, die Betriebsausrüstung, die Materialverwendung und das Arbeitsverfahren. Wahllos seien beispielsweise genannt: Oberbauvorschriften, Vorschriften für Gleisstopfmaschinen, für geschweißte Eisenbahnbrücken, für Überwachung und Prüfung von Brücken, für Stahlbauwerke, für die Bauüberwachung von Stahlbauwerken auf der Baustelle, für den Rostschutz von Stahlbauten, für Ausführung von Bauten, für Beaufsichtigung von Bauten, für Holztragewerke, für Brennschneideverfahren, für Hebezeuge, für Aufzüge (deren Anlage 4 letzter Satz übrigens zu

[1] An Stelle der dort erwähnten Arbeitszeit- und Arbeitsruhevorschriften treten für die Reichsbahn die entsprechenden „Dienstordnungen" (siehe B, Abschnitt II unter Ziff. 1 b).

beanstanden ist), Anweisung für Mörtel und Beton, Blei-Merkblatt usw. Die Einhaltung dieser und ähnlicher Sondervorschriften zu überwachen, gehört gleichfalls zur gewerblichen Aufsicht der Reichsbahn. Wie schon die Titel einiger Vorschriften besagen, überschneidet sich die Gewerbeaufsicht teilweise mit der Bauaufsicht. Das ergibt sich aus der Natur der Sache und entspricht auch der allgemeinen polizeilichen Regelung auf diesen Gebieten, wonach die ordentliche Gewerbe- und Baupolizei sich bei der Überwachung des Bauarbeiterschutzes gegenseitig zu ergänzen haben (vgl. Baltz-Fischer, Seite 541/542 ff. und Erlasse des Wohlfahrtsministers vom 14. November 1925 und 18. März 1932). Das sinngemäß Gleiche muß für die reichsbahneigene Gewerbe- (und Bau-) Aufsicht gelten, deren rechtliche Natur und Verhältnis zu den Unternehmerfirmen später untersucht werden.

Es erübrigt sich, zu betonen, daß diese Gewerbeaufsicht sich in vollem Umfange auch auf die in Abschnitt I Ziff. 1 behandelten „Nebenbetriebe" der Reichsbahn erstreckt; denn diese sind, wie dort ausgeführt, Teile des Betriebs der Reichsbahn. In den vertraglichen Bedingungen zu den Pachtverträgen pflegt das Aufsichtsrecht der Reichsbahn noch besonders zum Ausdruck gebracht zu sein; so z. B. in den „Allgemeinen Bedingungen für die Verpachtung der Bahnhofswirtschaften" — §§ 16, 29 —, für „Bahnhofsbuchhandlungen" — § 17 —, für „Bahnhofsverkaufsstände" — § 16 — u. dgl.

Die Reichsbahn ist auch in den Fällen aufsichtspflichtig und -berechtigt, wo ihr die Aufsicht durch Sondergesetze ausdrücklich übertragen ist. Das ist z. B., wie schon früher erwähnt, durch die „Arbeitszeitordnung" bezüglich der sonst von den Gewerbeaufsichtsbeamten auszuübenden Arbeitsaufsicht geschehen, womit freilich die an sich schon gesetzlich gegebene reichsbahneigene Aufsicht über ihren Betrieb nur bestätigt wird. Auch nach dem „Gesetz über die Unterkunft bei Bauten" vom 13. Dezember 1934 (RGBl. I, Seite 1234) obliegt der Reichsbahn bzw. den Reichsautobahnen die Aufsicht über die Unterkunft der Bauarbeiter auf der Baustelle — gleichfalls eine Selbstverständlichkeit für die Reichsbahn, mag diese Aufsicht nun gewerblicher oder baulicher Art sein. Warum und wie allerdings die Reichsbahn auch die von der Baustelle nach § 3 der Ausführungsverordnung vom 10. Januar 1935 (RGBl. I, Seite 10 ff.) bis zu 5 km entfernten Unterkünfte der Bauarbeiter von Unternehmern überwachen soll, ist unverständlich und war nach dem Gesetz wohl auch nicht beabsichtigt; denn das ist aus keinem Gesichtspunkt Sache der Reichsbahn. Es wird hierauf noch bei

Behandlung der Aufsicht über die Bauunternehmer durch die Reichsbahn unter Ziff. 4 b zurückgekommen.

Soweit schließlich die Reichsbahnaufsicht gesundheitlicher bzw. gewerbehygienischer Natur ist (und das ist häufig der Fall), sei auf die Ausführungen unter A Abschnitt III Ziff. 1 verwiesen. Was dort für die Aufsicht der Gewerbepolizei ausgeführt ist, gilt sinngemäß auch für die Aufsicht der Reichsbahn. Diese hat also dafür zu sorgen, daß überall in ihrem Betrieb (einschließlich der Nebenbetriebe) die allgemeingültigen Gesetze und Verordnungen zum Schutz der Gesundheit beachtet werden. Dahin gehören z. B. die Vorschriften über Seuchenbekämpfung (Reichsgesetz vom 30. Juni 1900 sowie die internationalen Sanitätsabkommen von 1930 betr. Cholera, Pest, Gelbfieber und von 1935 betr. Seuchenverbreitung durch Luftfahrt), ferner die zum vorerwähnten Reichsgesetz vom 30. Juni 1900 ergangenen landesrechtlichen Verordnungen über zahlreiche andere Ansteckungskrankheiten; ferner die Vorschriften veterinärpolizeilicher Art, wie z. B. das Viehseuchengesetz und die hierzu sowie auf verwandten Gebieten ergangenen Sonderbestimmungen der Reichsbahn, wie sie sich verstreut hauptsächlich in der Eisenbahn-Verkehrsordnung finden; ferner das Reichsgesetz über den Verkehr mit Lebensmitteln und Bedarfsgegenständen in der Fassung vom 17. Januar 1936 und die dazu erlassenen Durchführungsvorschriften (wichtig z. B. für die Überwachung der Bahnhofswirtschaften u. dgl.); sodann auch das bereits unter A Abschnitt III Ziff. 1 erwähnte Reichsgesetz über die Vereinheitlichung des Gesundheitswesens vom 3. Juli 1934 nebst Durchführungsverordnungen. — Die Reichsbahn wird auf diesem weitverzweigten Gebiet die Mitwirkung der ordentlichen Gesundheitspolizei bzw. der Gewerbemedizinalräte und Gewerbeärzte nicht entbehren können; sie wird ihnen daher auch gegebenenfalls den Zutritt zu ihren Räumen gestatten, insbesondere zu denen ihrer Nebenbetriebe, wie Bahnhofswirtschaften u. dgl. Die Pächter der Reichsbahnbetriebe sind keinesfalls befugt, von sich aus jenen Beamten die Tür zu verschließen unter Berufung auf die alleinige Aufsicht durch die Reichsbahn. Andererseits werden die Beauftragten der gewerblichen Gesundheitspolizei sich zweckmäßig vor Erledigung ihrer Aufträge mit den für die örtliche Beaufsichtigung der Nebenbetriebe zuständigen Betriebsämtern und Bahnhofsvorstehern in Verbindung setzen, denen sie auch etwa vorgefundene Anstände zur Weiterbehandlung durch die Direktionen zu melden hätten. Denn es verbleibt dabei, daß den Organen und Hilfsorganen der Gewerbepolizei ohne Einwilligung oder Duldung der selbst aufsichtsbefugten Reichsbahn keine unmittelbaren Zwangsmaßnahmen gegen sie zustehen. Die Reichsbahn hat ihre Pächter vertraglich

so fest in der Hand, daß sie die Beseitigung von Mißständen schnell und wirksam, notfalls unter Androhung der Kündigung, durchsetzen kann. — Als wichtig zu erwähnen bleibt in diesem Zusammenhang noch, daß die bei der Reichsbahn angestellten Vertrauensärzte (Reichsbahnärzte, Reichsbahnfachärzte, Oberbahnärzte und der Reichsoberbahnarzt) nach Maßgabe der „Reichsbahnarztordnung" vom 1. Januar 1937 die Verwaltung bei ihrer gewerbehygienischen Aufsicht zu unterstützen haben. Insbesondere haben sie Diensträume, Werkstätten, Aufenthalts- und Übernachtungsräume, Badeanstalten, Aborte, Dienstwohnungen, Bahnhofswirtschaften, Eisenbahnwagen usw. zu überwachen und beim Auftreten von Seuchen die erforderlichen Maßnahmen vorzuschlagen (§ 22 der Reichsbahnarztordnung). Die Reichsbahndirektionen überwachen ihrerseits die Ordnungsmäßigkeit des vertrauensärztlichen Dienstes (§ 32 a. a. O.).

2. Die Rechtsnatur der Gewerbeaufsicht der Reichsbahn, auch unter dem Gesichtspunkt der Haftung.

Die hier behandelte Aufsicht der Reichsbahn wird häufig, auch im dienstlichen Verkehr und in dienstlichen Vorschriften, als „gewerbepolizeiliche" Aufsicht bezeichnet. Es fragt sich, ob das zutrifft. Die Frage ist wichtig, nicht nur, um beurteilen zu können, ob die Beamten der Reichsbahn-Aufsicht polizeiliche Zwangsmittel zur Verfügung haben (wie sie den Gewerbeaufsichtsbeamten auf Grund der Gewerbeordnung zustehen — vgl. A III Ziff. 2 —), sondern auch deshalb, weil die Haftung von Polizeibeamten starken Einschränkungen unterliegt, wie das unter A III Ziff. 4 ausgeführt ist.

Daraus allein, daß die Überwachung des Betriebs der Reichsbahn nicht der Gewerbepolizei obliegt, sondern der Reichsbahn selbst, folgt natürlich nicht, daß diese Überwachung polizeilicher Art ist, auch nicht etwa unter dem Gesichtspunkt, daß die Deutsche Reichsbahn, ebenso wie die übrigen Reichs- und Staatsbehörden, eine Hoheitsverwaltung ist. Denn damit ist nur zweierlei gesagt: erstens ist sie seit ihrer Wiedereingliederung in die Reichsverwaltung im Februar 1937 unmittelbare Reichsbehörde, und zweitens stehen ihr (wie übrigens auch schon der vormaligen Reichsbahn-Gesellschaft) — neben ihrer privatrechtlichen Betätigung als Wirtschaftsunternehmen — gewisse hoheitsrechtliche Befugnisse zu, also öffentlich-rechtliche Funktionen „in Ausübung öffentlicher Gewalt". Darüber, auf welchen Gebieten das geschieht, muß eine gesetzliche Grundlage vorhanden sein, wie sie z. B. die eine Reichsverordnung darstellende „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung" für die Bahn-

polizei bildet. Man darf also aus dem bloß Negativen der Befreiung der Reichsbahn von der Gewerbepolizei nicht auf das Positive einer reichsbahneigenen Gewerbepolizei schließen. Sie besteht auch tatsächlich ebensowenig wie eine reichsbahneigene „Baupolizei", von der ja gleichfalls gesprochen zu werden pflegt[1], und zwar weil „Reichseisenbahnanlagen" gemäß § 37 des RbGes. keiner polizeilichen Zwangseinwirkung unterliegen, sondern die entsprechenden Baupläne von der Reichsbahn (oder dem RVM. für die Reichsregierung) festgestellt werden mit fortdauernder Wirkung gegen alle behördlichen und polizeilichen Eingriffe (vgl. auch Abschnitt I unter Ziff. 2). Die Reichsbahn unterliegt mithin für die so festgestellten Reichseisenbahnanlagen insbesondere auch keiner baupolizeilichen Zwangsgewalt. So zweifellos aber die auf § 37 Ziff. 2 des RbGes. beruhende Planfeststellung mit ihren die Polizei ausschließenden Folgerungen ein hoheitsrechtlicher Akt ist, so zweifellos verbietet sich auch hier der Schluß, daß mit dieser hoheitsrechtlichen Freistellung der Reichsbahn von polizeilichen Auflagen, Genehmigungen und Überwachungen, insbesondere seitens der Baupolizei, die Verleihung einer reichsbahneigenen Baupolizei verbunden wäre. Auch Ziff. 5 des § 37 RbGes. bietet keinen Anhalt für eine gegenteilige Auffassung; denn daß danach die Reichsbahn für die Sicherheit ihrer Bauten selbst einzustehen hat und (wie übrigens auch sonstige Reichs- und Staatsbehörden) von behördlichen Abnahmen befreit ist, kann günstigstenfalls nicht mehr bedeuten als die Freistellung sämtlicher Bauten der Reichsbahn (also auch der Nicht-Reichseisenbahnanlagen) von der überwachenden Tätigkeit der Baupolizei (unter gleichzeitiger Betonung der ja ohnehin bestehenden öffentlich-rechtlichen Haftung)[2].

Beim Betrachten dieser Dinge ist von folgendem auszugehen: Die einzige Sonderpolizei, die der Reichsbahn bisher zusteht, ist die Bahnpolizei. Sie beruht, wie schon erwähnt, auf der mit Gesetzeskraft ausgestatteten „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung" (BO.) vom 17. Juli 1928 nebst späteren Änderungen (vgl. RGBl. 1928 II, Seite 541 und 1934 II,

[1] Auch Verfasser folgte diesem Sprachgebrauch, wenn er in seiner Abhandlung „Die Reichsbahn im Verhältnis zur Baupolizei" in der „Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" von 1935 auf S. 363 schrieb, daß die Reichsbahn sich „in ihrer Eigenschaft als Baupolizei" von Bestimmungen der Bauordnungen selbst dispensieren könne. Er berichtigt sich hiermit.

[2] Wenn Sarter-Kittel zu § 37[5] auf Seite 109 unter Ziff. IV bemerkt, daß die Reichsbahn insoweit die sonst den Polizeibehörden, namentlich der Baupolizei, zustehenden Befugnisse „selbst wahrzunehmen" hat, und ihr damit eine ernste Verpflichtung zur Sorgfalt erwächst, so ist das vollkommen richtig. Es ist damit aber natürlich nicht gesagt, daß die Wahrnehmung dieser Befugnisse durch die Reichsbahn eine irgendwie geartete polizeiliche Tätigkeit sei.

Seite 1051). Nach § 75 dieser BO. umfaßt der Amtsbereich der Bahnpolizei örtlich das gesamte Gebiet der „Bahnanlagen" und sachlich diejenigen Maßnahmen, „die zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb und -verkehr geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind". Über den danach konkret abzugrenzenden Bereich der bahnpolizeilichen Zuständigkeiten besteht ein umfangreiches Schrifttum. Es kann hier davon abgesehen werden, darauf näher einzugehen. Grundsätzlich steht fest, daß die Aufgaben der Bahnpolizei darin bestehen, Störungen der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebs und -verkehrs, nicht aber des Bahnbaues, zu verhindern oder zu verfolgen, insbesondere auch vom Gesichtspunkt des Schutzes der Reisenden und des sonstigen Publikums (§ 77 der BO.). Die Sicherheit und Ordnung wird durch die BO., die Eisenbahn-Verkehrsordnung und durch bahnpolizeiliche Verfügungen (Anordnungen) geregelt, die Übertretung dieser Vorschriften durch bahnpolizeiliche Strafverfügungen geahndet (§ 82 der BO.). Die Bahnpolizeibeamten haben danach für die „Bahnanlagen" die gleichen Befugnisse reichsrechtlicher Art wie die Landesbeamten der „Allgemeinen Polizei" für ihren Bereich. Das wird in § 74 Abs. 2 der BO. auch noch besonders zum Ausdruck gebracht durch den Satz „Die Vereidigung oder eidesstattliche Verpflichtung verleiht dem Bahnpolizeibeamten die Rechte des öffentlichen Polizeibeamten."

Unter A war in Abschnitt II gezeigt, daß die Gewerbepolizei teilweise von der „Allgemeinen Polizei" gehandhabt wird (was für die Baupolizei in vollem Umfange zutrifft). Soweit das der Fall ist, kann daher die Bahnpolizei innerhalb ihrer Zuständigkeit die gleichen Funktionen ausüben[1], d. h. sie kann durch polizeiliche Verfügungen und Anordnungen gefahrdrohende oder störende Zustände im Betrieb der Reichsbahn abwenden, beseitigen oder unzulässige Eingriffe Dritter bestrafen, aber selbstverständlich nicht auf Grund irgendwelcher Vorschriften der — ja nicht anwendbaren — Gewerbeordnung, sondern lediglich nach Maßgabe der Bau- und Betriebsordnung; es muß sich also um einen dementsprechenden Tatbestand handeln. In diesem Rahmen ist die Bahnpolizei auch befugt, die Reichsbahn bei ihrer eigenen gewerblichen „Aufsicht" in der gleichen Weise polizeilich zu unterstützen, wie das unter A in Abschnitt III, Ziff. 2 für die Organe der „Allgemeinen Polizei" in ihrem Verhältnis zu der „sonder-

[1] Die in der Einleitung zu B besprochene „Übertragung" dieser Befugnisse der „Allgemeinen Polizei" auf die Reichsbahn gemäß § 155 Abs. 3 der Gewerbeordnung ist also nicht erforderlich, käme auch schon wegen der Nichtanwendbarkeit der GO. auf den Betrieb der Reichsbahn und dessen gegen früher weiter gezogene Grenzen nicht in Betracht.

polizeilichen" Gewerbeaufsicht ausgeführt wurde, insbesondere also durch Revisionen von Anlagen der Reichsbahn und ihrer Nebenbetriebe.

Aus alledem ergibt sich, daß die „Reichsbahn-Gewerbeaufsicht" als solche nicht polizeilicher Art ist, sondern nur insoweit, als sie von Bahnpolizeibeamten innerhalb ihrer örtlichen und sachlichen Zuständigkeit auf Grund der Betriebsordnung ausgeübt wird. Der Kreis derjenigen Reichsbahnbediensteten, die Bahnpolizeibeamte sind, ist in § 74 Abs. 1 der BO. in Verbindung mit § 45 Abs. 1 Ziff. 1—11 daselbst festgelegt. Bei näherer Betrachtung der dort aufgeführten Beamtengruppen zeigt sich nun, daß es schwerlich erwünscht sein kann, die Gewerbeaufsicht durchweg von der Bahnpolizei ausüben zu lassen. Die beiden Dienstzweige haben zu wenig Berührungspunkte miteinander, weil sie überwiegend verschiedenen Zwecken dienen. Während die Hauptaufgabe der Bahnpolizei in der Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit des Betriebs und Verkehrs gegen Störungen durch Dritte besteht, liegt der Schwerpunkt der Gewerbeaufsicht in der Überwachung aller gesetzlichen und bahnamtlichen Vorschriften über den Schutz gegen Unfall, Gesundheits- und Sittenschädigung der bei der Reichsbahn beschäftigten eigenen Bediensteten. Wenn trotzdem von maßgebenden Schriftstellern[1] der Standpunkt vertreten wird, daß die Funktionen der Gewerbepolizei bei der Reichsbahn von der Bahnpolizei wahrgenommen würden, so wird dabei vermutlich in der Hauptsache an die gewerbliche Überwachung der verpachteten Nebenbetriebe gedacht. Diese Pächter sind gewissermaßen „Dritte", und die gewerbliche Aufsicht wird hier in der Tat von Bahnpolizeibeamten ausgeübt, nämlich von den Vorständen der Betriebs- und Maschinenämter und den Bahnhofsvorständen[2], die also die einschlägigen Vorschriften beherrschen müssen. Im übrigen aber sind die gewerblichen Kontrollrechte und -pflichten der Reichsbahn mit der Bahnpolizei — so, wie diese jetzt organisiert ist — nicht verkoppelt. Es wäre auch unzweckmäßig, das tun zu wollen, wie ein Vergleich des hinreichend geschilderten Wirkungskreises der Gewerbeaufsicht mit dem der Bahnpolizei und ihrer in § 45

[1] Vgl. z. B. Sarter-Kittel, Seite 247 unter c).

[2] In den „Allgemeinen Vertragsbedingungen" über die Nebenbetriebe ist das in dieser Form allerdings nicht gesagt. Es heißt darin durchweg nur allgemein „Die gewerbepolizeiliche Aufsicht wird durch die Reichsbahn ausgeübt", und lediglich die „örtliche Aufsicht" ist mehr oder minder den oben genannten Stellen übertragen. Nach § 12 Ziff. 3 der „Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher der Reichsbahn" vom 1. Januar 1930 beaufsichigt der Bahnhofsvorsteher „in gewerbepolizeilicher Hinsicht" die Bahnhofswirschaften, Bahnhofsbuchhandlungen und andere Gewerbebetriebe. Eine Klarstellung der Zuständigkeiten wäre erwünscht.

der BO. genannten Organe klarstellt. Das Reichsverkehrsministerium hat deshalb auch bei der im Februar 1938 angeordneten Einrichtung besonderer Gewerbeaufsichtsdezernate bei einigen Reichsbahndirektionen davon abgesehen, dieses Tätigkeitsgebiet an die Bahnpolizei anzuschließen; zum Gewerbeaufsichtsdezernenten ist vielmehr ein Mitglied der Werkstättenabteilung der Direktion, also kein Bahnpolizeibeamter, bestellt worden, offenbar deshalb, weil ihm zunächst nur die Gewerbeaufsicht über Ausbesserungswerke und Bahnbetriebswerke übertragen ist. Auch in allen sonstigen Geschäftszweigen obliegt die direktionsseitige Gewerbeaufsicht nebenamtlich den für ihr F a c h gebiet jeweils zuständigen Dezernenten, also ohne Rücksicht darauf, ob und inwieweit sie zu den in § 45 der BO. unter Nr. 1 als Bahnpolizeibeamten aufgeführten „Bahnunterhaltungs- oder Betriebsdezernenten" gehören. Man denke z. B. an die Hochbau- und Neubaudezernenten, besonders auch an die Verhältnisse bei den neu errichteten Reichsbahn-Bau-Direktionen! Ähnlich liegen die Dinge bei den Ausführungsorganen der Direktionen: den Ämtern, von denen nicht nur die Betriebs- und Maschinenämter, sondern auch die Neubauämter vielfach mit gewerblichen Angelegenheiten befaßt werden.

Bei ihrer zeitigen, allerdings noch in Bewegung befindlichen Organisation ist die gewerbliche Aufsicht der Reichsbahn also zwar stets behördlicher, aber oft nicht polizeilicher Art. Und selbst in den Fällen, wo sie von Bahnpolizeibeamten ausgeübt wird, tritt ihre polizeiliche Natur vielfach in den Hintergrund. Gegenüber den eigenen Dienststellen der Reichsbahn wird sie von der dienstlichen Befehlsgewalt völlig überdeckt; gegenüber den Pächtern der Nebenbetriebe besteht sie freilich wohl einschränkungslos, wird aber auch hier nur selten zu bahnpolizeilichen Maßnahmen führen, weil die Reichsbahn, wie schon früher erwähnt, gegen ihre Pächter auf Grund der Vertragsbestimmungen jederzeit mit den schärfsten Mitteln durchgreifen kann, um gewerbliche Mißstände zu beheben.

Die Gewerbeaufsicht der Reichsbahn ist also zwiespältiger Art. Die Rechtsfolgen dieser Zwiespältigkeit sind gleichfalls zwiespältig. Zunächst einmal kann die gewerbliche (und bauliche) Aufsicht, soweit sie nicht polizeilich ist, sich natürlich auch nicht mit polizeilichen Zwangsmitteln (Polizeiverfügungen, polizeilichen Strafverfügungen) durchsetzen. Und ferner ist die Haftung verschiedenartig. Unter A III Ziff. 4 war ausgeführt, wie sich die Haftung für die Beamten der Gewerbepolizei regelt. Was dort für diese „in Ausübung öffentlicher

Gewalt" handelnden Polizeibeamten[1] als haftungsmindernd gekennzeichnet war, gilt gleichermaßen nur für die mit der Reichsbahn-Gewerbeaufsicht betrauten Bahnpolizeibeamten. Soweit dagegen die Gewerbeaufsicht nicht polizeilicher Natur ist, liegt die Haftung schon deshalb ungünstiger, weil in diesem Fall dem Geschädigten nicht allein die Reichsbahn, sondern nach BGB. § 839 auch der Beamte selbst unmittelbar haftet, wobei es überdies recht fraglich ist, ob er die mit einer „Ermessensentscheidung" für den Polizeibeamten verbundene Rechtswohltat zivilrechtlich oder gar strafrechtlich für sich beanspruchen kann. Auch die neben ihm (nicht statt seiner) zivilrechtlich haftende Reichsbahn ist ungünstiger gestellt. Für ihre „verfassungsmäßig berufenen Vertreter" (deren Kreis sich aus Ziff. 12 der Geschäftsordnung der Deutschen Reichsbahn in der Fassung vom 12. Februar 1937 ergibt) haftet sie schlechthin gemäß BGB. §§ 89, 31, und für ihre sonstigen Beamten bei deren nur objektiv widerrechtlichem Verhalten nach § 831 a. a. O. mit der entfernten Entlastungsmöglichkeit einer sorgfältigen Auswahl des Beamten und (nach der Rechtsprechung) seiner sorgfältigen Überwachung. Dieser letztere Gesichtspunkt der Überwachung wird von den Gerichten nicht nur in zivilrechtlichen Haftpflichtprozessen mit oft übertriebenem Nachdruck in den Vordergrund gerückt[2], sondern spielt — wie hier auch im Hinblick auf die Bauaufsicht der Reichsbahn eingeschaltet sei — auch in Strafprozessen gegen die für die „Überwachung" verantwortlichen Beamten eine für sie zunehmend verhängnisvolle Rolle.

Das Ergebnis dieser Rechtsbetrachtung ist alles in allem wenig befriedigend. Es wäre erwünscht, die Reichsbahn-Gewerbeaufsicht auf eine eindeutige Rechtsgrundlage zu stellen. Dabei könnte auch an eine Verbindung mit der Bauaufsicht gedacht werden, die ja bei der Überwachung der Bauarbeiter Hand in Hand mit der Gewerbeaufsicht arbeiten muß. Bei ihrer gegenwärtigen Struktur ist sie nicht viel mehr oder weniger als die mit großer Verantwortung verbundene privatrechtliche Bauüberwachung, und zwar insbesondere auch der Unternehmerfirmen, worüber bei Ziff. 4 noch gesprochen wird. In beiden Beziehungen sollte die Reichsbahn tunlichst nicht ungünstiger gestellt sein als die ordentlichen Polizeibehörden, also nicht nur deren bau- bzw. gewerbepolizei-

[1] Es kommt dabei — auch haftungsmäßig — nicht darauf an, ob die Polizeibeamten im staatsrechtlichen Sinne „ernannte" Beamte sind; entscheidend ist vielmehr, daß sie für die konkret in Betracht kommende Funktion mit öffentlicher Gewalt umkleidet sind.

[2] Vgl. darüber die von Genest auf Seite 78 bis 80 in Heft 1 dieser Zeitschrift 1937 angezogenen Entscheidungen.

liche Zwangsgewalt besitzen, sondern auch deren haftrechtliche Position einnehmen. Daß die Reichsbahn, wenn man es so ausdrücken will, sich teilweise nur „selbst" kontrolliert, spricht natürlich nicht dagegen, die Gesamtnatur der Kontrolle rechtseinheitlich polizeimäßig zu gestalten; es kann der Reichsbahn überlassen bleiben, wieweit sie von polizeilichen Zwangsmitteln Gebrauch machen will. Allerdings würde eine solche Organisation wohl nur auf gesetzlichem Wege zu erreichen sein. Und ob es mit dem gewünschten Erfolg zu erreichen wäre, erscheint fraglich. Fraglich auch bezüglich der Bauaufsicht; denn selbst wenn die dafür in Betracht kommenden Beamten zu „Baupolizeibeamten" würden[1], so verlören sie damit schwerlich ihre Eigenschaft als Vertreter der „sachverständigen Bauherrin" Reichsbahn, behielten mithin insofern auch die Verantwortung aus der privatrechtlichen Bauüberwachung. Es zeigt sich hier akut die Überschneidung der öffentlichen und zivilrechtlichen Haftung. Und das Problem wird noch schwieriger, wenn die neuzeitlichen Bestrebungen nach Verwischung der Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Recht zum Ziel führen.

3. Die gewerbliche Aufsicht über Privat-, Klein- und Straßeneisenbahnen.

Im Laufe dieser Untersuchung war bereits wiederholt darauf hingewiesen, daß nach GO. § 6 der Gewerbebetrieb aller Eisenbahnunternehmungen von gewerberechtlichen Vorschriften befreit ist. Was in diesem Zusammenhang für die Reichsbahn ausgeführt wurde, gilt also

[1] Früher waren den sogenannten „Bau-Aufsichtsbeamten" der Eisenbahn auf Grund der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Dezember 1846 (abgedruckt im Eisb.Nachr.Bl. 1901, Seite 301 ff.) gewisse polizeiliche Befugnisse übertragen. Ihre Aufgabe war es, die Handarbeiter der Bauverwaltung einzustellen und zu beaufsichtigen; sie konnten bei Zuwiderhandlungen gegen die einen geordneten und gefahrausschließenden Arbeitsbetrieb sicherstellenden Vorschriften der Bauverwaltung Ordnungsstrafen bis zu einem Taler festsetzen, die von der allgemeinen Polizei zu vollstrecken waren. Soweit die Aufseher Beamte waren, wurden sie unter Berufung auf ihren Diensteid, im übrigen durch Handschlag an Eides statt auf ihre Funktionen verpflichtet (§§ 1, 20, 25 a. a. O.). In der „Dienstanweisung für Bauaufseher" der preußischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1910 wird in § 11 Ziff. 4 zwar auf die Zuständigkeit der allgemeinen Polizei auf der Baustelle hingewiesen, gleichzeitig aber bei den Bestimmungen über Annahme und Beschäftigung der Arbeiter sowie über die Ordnung auf der Baustelle (§§ 8, 11) auch noch jene (darin übrigens abgedruckte) A. H. Verordnung in bezug genommen. In der jetzt gültigen „Dienstvorschrift für die örtliche Beaufsichtigung von Bauten der Reichsbahn (Bebau)" vom 1. Juni 1935 hat man auf die Bezugnahme verzichtet, vermutlich weil man die A. H. Verordnung teils wegen Art. 55 des Einführungsgesetzes zum BGB. als aufgehoben, teils auch als praktisch überholt betrachtete.

grundsätzlich auch für die Privat-, Klein- und Straßeneisenbahnen. Es gilt dagegen nicht für die Privatanschlußbahnen, die vielmehr, da sie keinem öffentlichen Verkehr dienen, nicht als Eisenbahnen im Sinne des § 6 der GO., sondern wirtschaftlich und gewerberechtlich als Zubehör des angeschlossenen Unternehmens anzusehen sind.

Da hier nur die gewerberechtliche Stellung der Reichsbahn zu erörtern ist, kann — auch zur Vermeidung von Wiederholungen — davon abgesehen werden, die entsprechenden Verhältnisse bei den privaten Eisenbahnen noch besonders darzustellen. Soweit es sich jedoch um die Frage der Aufsicht handelt, ist zu prüfen, ob für die privaten Bahnen, die ja natürlich auch in dieser Hinsicht gemäß § 6 der GO. von den Bestimmungen des § 139b a. a.O. befreit sind, eine der Reichsbahn ähnliche Selbstorganisation besteht, oder aber ob sie etwa von der Reichsbahn gewerblich beaufsichtigt werden. Der letztere Fall würde zum Thema gehören.

a) Privateisenbahnen.

Nach Artikel 95 der Reichsverfassung unterliegen die nicht vom Reich verwalteten Eisenbahnen des allgemeinen, öffentlichen Verkehrs, d. s. also in Preußen die dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterfallenden Privateisenbahnen, der Beaufsichtigung durch das Reich, die nach § 1 des Gesetzes über die Eisenbahnaufsicht vom 3. Januar 1920 (RGBl. Seite 13) durch den Reichsverkehrsminister ausgeübt wird. Auf Grund des RbGes. § 40 hat der RVM. diese Aufsicht den Präsidenten der Reichsbahndirektionen übertragen, die sie unter der Firma „Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht" (RBvB.) durch die fachlich zuständigen Abteilungsleiter ausüben lassen. Dabei sind nach § 13 des Staatsvertrages vom 30. April 1920 (RGBl., Seite 773) die landesrechtlichen Gesetze zu beachten, für Preußen also das bereits erwähnte Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Nach § 3 des vorgenannten Aufsichtsgesetzes ist diese Reichsaufsicht mit den gleichen Befugnissen verbunden, wie sie den Aufsichtsbehörden der Länder zustehen.

b) Die Kleinbahnen.

Die dem öffentlichen, aber nicht allgemeinen Verkehr dienenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen werden nach wie vor von den landesrechtlich zuständigen Behörden beaufsichtigt. Für Preußen ist maßgebend das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. Nach § 22 daselbst obliegt die Aufsicht über die Kleinbahnen den Genehmigungsbehörden, d. s. nach § 3 die Regierungspräsidenten (in Berlin: Polizeipräsident) „im Einvernehmen" mit den Reichs-

bahndirektionen, deren fachlich zuständige Dezernenten diese landesrechtliche Mitaufsicht unter der schon zu a) bezeichneten Firma „Der Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht" im Auftrage des Präsidenten besorgen. Federführend in dieser gemeinschaftlichen Verwaltungsaufsicht ist also der Regierungspräsident. Die Aufsicht erstreckt sich nach § 22 des Gesetzes auf die Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und die Vorschriften des Kleinbahngesetzes. Teil der Genehmigungsbedingungen sind unter anderem die vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Bau- und Betriebsvorschriften vom 13. August 1898 in der Fassung vom 15. Januar 1914 (mit späteren Änderungen). Nach diesen regelt sich, auch wenn sie ausnahmsweise nicht in den Genehmigungsbedingungen enthalten sind, der Betrieb der Kleinbahnen (vgl. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetz „zu § 22", Abs. 4). Die Einhaltung dieser Vorschriften zu überwachen, ist nach der Ausführungsanweisung „zu § 22" Abs. 5 gleichfalls Sache der Aufsichtsbehörden. Die rein eisenbahntechnische Aufsicht, d. h. die Überwachung des Betriebes „im engeren Sinne" („betriebssichere Unterhaltung der Bahnanlage und der Betriebsmittel und die sichere und ordnungsmäßige Durchführung der Züge"), obliegt nach § 22 Satz 2 des Gesetzes in Verbindung mit Ausführungsanweisung „zu § 22" Abs. 3 allein der Reichsbahn, die sie unter der bereits genannten Firma (RBvB.) ausübt. Die Aufsicht des RBvB. ist also rein betrieblicher, nicht etwa auch baulicher Art. In letzterer Beziehung ist vielmehr (auch für Privatbahnen) die Baupolizei zuständig, die sich aber natürlich aller Eingriffe in den festgestellten Plan zu enthalten hat. Durch Erlaß des RVM. vom 21. Juni 1938 — 89 Api 88 — ist klargestellt, daß die privaten Eisenbahnen selbst die volle Verantwortung für die Betriebssicherheit ihrer Bauwerke tragen.

c) Die Straßenbahnen.

Die Straßenbahnen (Hoch- und Untergrundbahnen, Zahnrad-, Drahtseilbahnen u. dgl.) waren bis vor einigen Jahren als Kleinbahnen zu behandeln, unterfielen also in Preußen dem Kleinbahngesetz. Durch das schon früher erwähnte Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, neu gefaßt am 6. Dezember 1937 (auf das Land Österreich ausgedehnt mit Wirkung vom 1. Juli 1938 — RGBl. I, Seite 106 —), wurden außer dem Personenkraftwagenverkehr der Reichsbahn und Reichspost und dem sonstigen Landfahrzeugverkehr auch die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen sondergesetzlich geregelt. Damit sind diese Eisenbahnen des öffentlichen, nichtallgemeinen Verkehrs aus dem Geltungsbereich der landesrechtlichen

Gesetzgebung herausgenommen; auch § 37 der Gewerbeordnung hat seine Bedeutung verloren. Nach § 11 des Gesetzes unterliegen die Straßenbahnen „hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften dieses Gesetzes, der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften und der Genehmigungsbedingungen der Aufsicht der Genehmigungsbehörde. Der Reichsverkehrsminister kann die technische Aufsicht anderen Stellen übertragen". Welche Stellen Genehmigungs- und damit allgemeine Aufsichtsbehörden sind, bestimmt nach § 8 des Gesetzes der Reichsverkehrsminister. Die Durchführungsverordnung zum neuen Gesetz steht zwar zur Zeit noch aus; sie wird aber vermutlich entsprechend der früheren Regelung die höhere Verwaltungsbehörde allein als Genehmigungsbehörde bestimmen (in Preußen also die Regierungspräsidenten) und nur die technische Aufsicht über den Bau und Betrieb den Präsidenten der Reichsbahndirektionen als „Reichsbevollmächtigten für Bahnaufsicht" übertragen (wie das schon früher durch Erlaß des RVM. vom 6. April 1935 — RMBl. i. V. 1935, Seite 627 — geschehen war). Der Betrieb der Straßenbahnen regelt sich jetzt nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 13. November 1937 nebst Ausführungsbestimmungen vom 26. März 1938 (RGBl. I, 1937 Seite 1247 ff. bzw. Reichsverkehrsblatt B 1938 Nr. 12).

Nach dieser kurzen Darstellung der allgemeinen und eisenbahntechnischen Aufsicht über die Privat-, Klein- und Straßenbahnen fragt es sich nun also, ob diese Aufsicht eine gewerbliche Überwachung in sich schließt. Soweit das etwa zutrifft, wäre die Gewerbeaufsicht hoheitsrechtlicher, insbesondere polizeilicher Natur, weil die hier behandelte Aufsicht, wie gezeigt, durchweg auf Gesetz bzw. auf Delegation der vom Gesetz dafür bestimmten Stellen beruht. Auch der RBvB. würde mithin bei Wahrnehmung der Gewerbeaufsicht „in Ausübung öffentlicher Gewalt" handeln (wegen der Haftung in diesem Falle vgl. A III Ziff. 4), und ihm würden zur Durchsetzung seiner gewerbeaufsichtsmäßigen Anordnungen die gleichen Zwangsmittel zur Verfügung stehen, wie sie mit der allgemeinen oder eisenbahntechnischen Aufsicht als Hoheitsrecht überhaupt verbunden sind. Die Quellen für diese Zwangsbefugnisse liegen zum Teil historisch weit zurück und finden sich in den landesrechtlichen Polizeigesetzen. Für Preußen z. B. ist in dieser Beziehung aufschlußreich der Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. August 1894 — VV.[1] Teil II Seite 199/200 — und der darin angezogene § 11 der Geschäftsinstruktion vom 23. Oktober 1817 bzw. §§ 34 ff. der Verordnung vom 26. Dezember 1808 — VV.

[1] VV. = Vorschriften für die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1910.

Teil II Seite 21 bzw. Seite 39 ff. Interessant auch der außerordentlich scharfe Erlaß vom 8. Oktober 1853 — VV. Teil II Seite 135/136 —, wonach ein Königliches Eisenbahnkommissariat (jetzt: RBvB.) zur Erzwingung der Vorlage von Bauplänen durch eine Privatbahn jedem einzelnen ihrer Direktionsmitglieder eine Geldstrafe bis zu 100 Talern anzudrohen hatte. Die Vollstreckung solcher Ordnungsstrafen regelt sich in Preußen nach der „Verordnung betreffend das Verwaltungszwangsverfahren" vom 15. November 1899 (Ges.-S. 1899, Seite 545 ff.) nebst Ergänzung vom 18. März 1904 (Ges.-S. 1904, Seite 36) und zahlreichen späteren Änderungen. Im übrigen sei auch auf die gute Darstellung der Aufsichtsbefugnisse bei Gleim, Seite 177—187, verwiesen (vgl. auch: Hein-Krüger Band 1, Seite 127—139).

Die hier zu behandelnde Frage nach der gewerblichen Beaufsichtigung der privaten Eisenbahnen ist schon älteren Datums. Bezüglich der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen wurde sie bereits anfangs dieses Jahrhunderts wiederholt in Erlassen des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten erörtert. Dabei ging man, ohne es zu sagen, offenbar davon aus, daß es nicht angängig sei, die Kleinbahnen sich selbst zu überlassen, sondern daß die auf Grund des § 6 der GO. entfallende Aufsicht anderweitig ausgeübt werden müsse, vermutlich weil die Kleinbahnen nicht über das entsprechend vorgebildete Personal und auch über keine eigene Bahnpolizei verfügen. So ist es wohl zu erklären, daß der preuß. Minister der öffentlichen Arbeiten mit Erlassen vom 1. Mai 1905 (VV. Teil II, Seite 203) und vom 20. November 1905 — IV D 18 088 — (nur an die Eisenbahndirektion Essen) die gewerbliche Aufsicht über die Kleinbahnen „hinsichtlich der Werkstätten und sonstigen fabrikmäßigen Zubehörungen" einschließlich der Unfallverhütung (Arbeitsschutz) den nach § 3 des Kleinbahngesetzes zuständigen Genehmigungsbehörden übertrug, also den Regierungspräsidenten im Einvernehmen mit den Eisenbahndirektionen. Der Minister charakterisierte damit diese Gewerbeaufsicht also als einen Teil der allgemeinen Aufsicht, die an sich gemäß § 22 des Kleinbahngesetzes nur die Genehmigungsbedingungen und die Vorschriften des Kleinbahngesetzes selbst umfaßt. Federführend sollten demnach die Regierungspräsidenten sein; der Minister begründete das damit, daß die auch dem Arbeitsschutz dienenden Aufgaben dieser Gewerbeaufsicht wesensmäßig über die in der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 Absatz 3 zu § 22 des Kleinbahngesetzes abgegrenzte rein eisenbahntechnische Aufsicht hinausgehen. Zur Regelung der Überwachung von Stromerzeugungsanlagen erforderte der Minister mit Erlaß vom 15. Januar 1906 — IV D 503 — von den preußischen Direktionen eingehende Berichte, auch über die Frage der personellen Auswirkung, und

durch Erlaß vom 31. Mai 1907 (VV. Teil II, Seite 203) wurde dann folgende Regelung getroffen: Die Aufsicht über die den Kleinbahnen gehörigen Elektrizitätswerke wird den kleinbahngesetzlichen Genehmigungsbehörden allein insoweit übertragen, als es sich um Werke handelt, die den Strom ausschließlich zu Bahnzwecken erzeugen, während Werke, die gemischten Zwecken dienen, von den Genehmigungsbehörden nur hinsichtlich der Sicherheit des Bahnbetriebs zu beaufsichtigen sind. Alleinige Sache der eisenbahntechnischen Aufsicht (jetzt: des RBvB.) ist dagegen die Überwachung der Lokomotivkessel (siehe hierzu auch „Kesselvorschriften" nach dem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. Februar 1912, EVBl. Seite 56). — Die neuzeitliche „Arbeitsaufsicht" auf Grund der in Abschnitt II unter Ziff. 1 behandelten Arbeitszeitordnungen steht nach deren Wortlaut weder den gemeinschaftlichen Genehmigungsbehörden noch der Reichsbahn zu, sondern den Gewerbeaufsichtsbeamten im Sinne des § 139 b der GO. (vgl. auch Erlaß des pr. Handelsministers vom 13. Juli 1927 $\frac{\text{J Nr. III 6165}}{\text{IV}}$ an den Regierungspräsidenten in Arnsberg).

Was vorstehend für die Gewerbeaufsicht über die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ausgeführt wurde, wird auch für die Straßenbahnen zu gelten haben, obwohl hier die Tendenz vorzuwalten scheint, die Reichsbahn von einer positiven Mitwirkung bei der Genehmigung auszuschließen.

Legt man die oben geschilderten Gedankengänge des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten als richtungweisend zugrunde, so kann zusammenfassend also wohl gesagt werden: Die gewerbliche Aufsicht über die Privateisenbahnen übt der RBvB. aus. Diejenige über die Klein- und Straßenbahnen obliegt im allgemeinen der höheren Verwaltungsbehörde (in Preußen: dem Regierungspräsidenten, in Berlin: dem Polizeipräsidenten) im Einvernehmen mit dem RBvB.; soweit sie eine rein eisenbahntechnische ist, dem RBvB. allein; und soweit sie rein arbeitsrechtlicher Art ist, den Gewerbeaufsichtsbeamten. Eindeutig sind diese Dinge freilich nicht geregelt. Insbesondere kann es fraglich sein, ob die gewerbliche Überwachung wirklich als wesensmäßiger Bestandteil der allgemeinen Aufsicht anzusehen ist, die sich bestimmungsgemäß in der Überwachung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften der die Aufsicht regelnden Gesetze erschöpft. Ebensowenig umfaßt die eisenbahntechnische Aufsicht, die sich ja auf die Überwachung des Betriebs „im engeren Sinne" beschränkt, ohne weiteres etwa auch eine gewerbliche Aufsichtspflicht. Jedenfalls sollte die gewerbliche Überwachung, wenn sie als Pflicht der hier in Rede stehenden Aufsichtsbehörden grundsätzlich anerkannt wird, nicht über

das Maß des praktisch Notwendigen und Durchführbaren ausgedehnt werden. Und es sollte auch nicht übersehen werden, daß die privaten Eisenbahnen den Unfallverhütungsvorschriften der Privat- bzw. der Straßen- und Kleinbahnberufsgenossenschaften unterworfen sind und von letzteren dementsprechend überwacht werden. Wenn auch diese genossenschaftliche Überwachung nicht polizeilicher Natur ist, so liegt in ihr doch eine beachtliche Gewähr für eine einwandfreie Unfallverhütung, wie in anderem Zusammenhang unter nachfolgender Ziff. 4 a noch dargelegt werden wird.

4. Die Überwachung der Unternehmerbetriebe.

Man könnte zunächst fragen, ob die Reichsbahn überhaupt Anlaß hat, die für sie von Fall zu Fall mit der Ausführung von Arbeiten beauftragten Unternehmerfirmen gewerblich zu beaufsichtigen. Denn der Gewerbebetrieb des Unternehmers ist ja in keiner Weise mit dem Reichsbahnbetrieb verbunden, weder als Teil noch als Zubehör noch als ein Betrieb, den die Reichsbahn auf Grund irgendwelcher Hoheitsrechte (wie bei den privaten Eisenbahnen) zu überwachen hätte. Er ist vielmehr wirtschaftlich und gewerblich völlig selbständig und unterliegt daher in vollem Umfang den Vorschriften der Gewerbeordnung, insbesondere der gewerbepolizeilichen Aufsicht gemäß § 139 b a. a. O. und außerdem einer sorgfältigen Überwachung durch die zuständige Berufsgenossenschaft. Über das Wesen und die Intensität dieser letzteren Aufsicht sei hier folgendes eingeschaltet:

a) Die berufsgenossenschaftliche Aufsicht.

Die Berufsgenossenschaften sind nach Berufen gegliederte Körperschaften des öffentlichen Rechts, haben aber keinen Behördencharakter. Nach reichsgerichtlicher Auslegung sind sie kraft Gesetzes gebildete Zwangsvereinigungen der Unternehmer versicherungspflichtiger Betriebe und dazu berufen, unter staatlicher Aufsicht die Fürsorge zu entwickeln, welche die durch Betriebsunfälle verletzten Arbeiter zu beanspruchen haben. Die Satzung der Berufsgenossenschaften muß den darüber in der Reichsversicherungsordnung ergangenen Vorschriften entsprechen und vom Reichsversicherungsamt genehmigt werden; dieses übt auch die Aufsicht über die BG.en aus, die sich übrigens zu einem „Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften" zusammengeschlossen haben. Die für die Unfallentschädigung aufzuwendenden Mittel werden durch Beiträge der Mitglieder aufgebracht, also der Unternehmer, nicht der versicherten Arbeiter. Hiernach sind die BG.en stark daran interessiert, alles zu tun, was die Unfallasten vermindert. Sie haben daher zunächst schon von sich aus Unfallverhütungsvorschriften herausgebracht; die Reichsversiche-

rungsordnung vom 19. Juli 1911 (deren Teil „Unfallversicherung" zuletzt am 9. Januar 1926 neu gefaßt wurde) machte das zur Pflicht (RVO. § 848 a). Diese UVV. müssen vom Reichsversicherungsamt (RVA.) genehmigt werden, das vor der Genehmigung die beteiligten öffentlichen Verwaltungsbehörden anhört. Nach Genehmigung binden die UVV. Unternehmer und Versicherte; gegen beide kann ihre Durchführung durch erhebliche Geldstrafen des Genossenschaftsvorstandes (bis zu 10 000 bzw. bis zu 1000 RM) erzwungen werden.

Die Überwachung der einzelnen Gewerbebetriebe wird durch technische Aufsichtsbeamte besorgt, deren Anstellung bei den BG.en vom RVA. zu genehmigen ist und vom Nachweis der für die betreffende Gewerbeart erforderlichen Fachvorbildung abhängig gemacht werden kann (RVO. § 875). Die Unternehmer sind — bei Meidung von Ordnungsstrafen — verpflichtet, diesen Aufsichtsbeamten und auch den Mitgliedern des RVA. den Zutritt zu den Betriebsstätten zu gestatten (RVO. §§ 878, 879, 889). Über die Ergebnisse ihrer Überwachungstätigkeit berichten die Aufsichtsbeamten an den Vorstand der BG., der seinerseits unter Zuziehung von Vertretern der Versicherten (die übrigens auch an den Betriebsbesichtigungen beteiligt werden) zu den Berichten Stellung nimmt und Maßnahmen zur Verbesserung der UVV. anregt; zu diesen Besprechungen ist das RVA. einzuladen (RVO. §§ 857, 854). Alljährlich haben die Genossenschaftsvorstände über die Durchführung der UVV. an das RVA. zu berichten und den staatlichen Gewerbeaufsichtsbeamten auf deren Ersuchen Mitteilung zu machen. Daraus ergibt sich im weiteren ein praktisches Zusammenarbeiten der Berufsgenossenschaften mit der staatlichen Gewerbeaufsicht. Ein solches Zusammenwirken ist auch durch zwischenorganisatorische Richtlinien sichergestellt und kann im übrigen nach RVO. § 886 a vom Reichsarbeitsminister geregelt werden. In dieser Zusammenarbeit ergänzen sich körperschaftliche Selbstverwaltung und staatliche Polizei um so vorteilhafter, als letztere über einen nach einheitlichen Gesichtspunkten geschulten Beamtenkörper verfügt, während den Aufsichtsbeamten der Genossenschaften die für einzelne Betriebsarten und maschinelle Einrichtungen erforderlichen Spezialkenntnisse auf dem Gebiet der neuesten Unfallschutztechnik zur Seite stehen. Hierin liegt wohl auch der Grund für die Bestimmung des § 871 der RVO., wonach landesrechtliche, dem Unfallschutz dienende Polizeiverordnungen zunächst den Genossenschaftsvorständen zur Begutachtung mitzuteilen sind. — Dem mit der fortschreitenden Mechanisierung der Arbeit besonders wichtigen Maschinenschutz wird in den Fachausschüssen der im Jahre 1921 gegründeten „Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung" besondere Beachtung geschenkt. In dieser Gemeinschaft waren ursprüng-

lich vertreten: Der Verband der Berufsgenossenschaften, der Verein Deutscher Gewerbeaufsichtsbeamten und die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure. Im Zuge der nationalsozialistischen Umgruppierung der Wirtschaft wird auch die Arbeitsgemeinschaft für Unfallverhütung ausgebaut. An Stelle des inzwischen aufgelösten Vereins der Gewerbeaufsichtsbeamten wird vermutlich das Arbeitsministerium vertreten sein; außerdem ist beabsichtigt, den Maschinengroßhandel, den Einzelhandel, den Reichsstand des Handwerks und die Deutsche Arbeitsfront hinzuzuziehen. Für jeden Fachausschuß der Arbeitsgemeinschaft sind Leitsätze zusammengestellt, die für den Bau und die Schutzvorrichtungen der fachgruppenmäßig in Betracht kommenden Maschinen richtunggebend sind und den Maschinenbau- und Händlerfirmen bekanntgemacht werden; diese Firmen werden außerdem auf etwaige unfalltechnische Mängel ihrer Maschinen durch die Arbeitsgemeinschaft von Fall zu Fall unterrichtet[1].

b) Die gewerbliche und bauliche Überwachung durch die Reichsbahn.

Angesichts der weitgehenden genossenschaftlichen Überwachung in Verbindung mit derjenigen durch die Gewerbeaufsichtsbeamten besteht, so sollte man meinen, für die Reichsbahn als Auftraggeberin kein Grund, ihrerseits etwa noch eine dritte Kontrolle über die Unternehmerfirmen und die Arbeit ihrer Beschäftigten auszuüben. Das tut ja weder ein Privatmann, etwa ein Industrieller, der sich eine Fabrik bauen und einrichten läßt, noch in der Regel eine Körperschaft oder auch Staatsbehörde, die Lieferungen oder Bauten in Auftrag gibt. Und sie brauchen es, wenn man die Dinge zunächst einmal allgemein betrachtet, auch nicht zu tun. Soweit es sich um Baufirmen handelt, wird überdies deren „Zuverlässigkeit" von der Ortspolizei noch insofern überwacht, als dem Bauunternehmer[2] und auch dem gewerblichen Bauleiter[3] (häufig die

[1] Vgl. zu dieser Darstellung auch die beiden Aufsätze von Zöllner und Michels auf Seite 29 ff. und 43 ff. in Band 1 von Syrups „Handbuch des Arbeiterschutzes und der Betriebssicherheit" 1926, dessen Studium besonders wegen der technischen Seite des Unfallschutzes jedem Gewerbe- und Bauaufsichtsbeamten nur empfohlen werden kann.

[2] Bauunternehmer sind Inhaber eines mit dem Hoch- oder Tiefbau zusammenhängenden Gewerbes, die — meistens im Auftrag Dritter — für eigene Rechnung arbeiten; dahin gehören z. B.: Maurer, Zimmerer, Steinmetze, Bauschlosser, Dachdecker, Installateure, Stukkateure, Anstreicher usw. (v. Landmann-Rohmer, Seite 430).

[3] Gewerbliche Bauleiter sind meistens Architekten oder Ingenieure, die für fremde Rechnung Kostenanschläge entwerfen und die Bauausführung leiten und überwachen (v. Landmann-Rohmer, Seite 430).

gleiche Person) der Betrieb des Gewerbes oder einzelner Zweige polizeilich untersagt werden muß, wenn irgendwelche Tatsachen ihre baugewerbliche Unzuverlässigkeit ergeben (GO. § 35 Abs. 5). Ferner können die unteren Verwaltungsbehörden — in Preußen also die Landräte bzw. Bürgermeister — im Einzelfalle die Ausführung oder Leitung von Bauten, die besondere praktische Erfahrung oder technische Vorbildung erfordern, durch ungeeignete Personen untersagen (GO. § 53 a)[1]. Und schließlich, doch nicht zum mindesten, wird ja die Ausführung baulicher Arbeiten, mögen sie nun mit gewerblichen Einrichtungen zusammenhängen oder nicht, in der Regel auch noch von der Baupolizei überwacht, und zwar insbesondere auch hinsichtlich der Arbeiterfürsorge und des Schutzes der Bauarbeiter vor unfallgefährdenden Anlagen oder Einrichtungen. (Über diesen wichtigen Zweig der baupolizeilichen Überwachung vgl. besonders Baltz-Fischer, Seite 541—572 und die dort angezogenen zahlreichen Erlasse über Arbeiterschutz im Baugewerbe).

Die Reichsbahn unterliegt nun ja allerdings, wie früher gezeigt wurde, mit ihrem Betrieb und Bau keiner gewerbepolizeilichen Aufsicht und bezüglich der „Reichseisenbahnanlagen" im Sinne des § 37 des Reichsbahngesetzes keiner baupolizeilichen oder sonstigen polizeilichen Genehmigung oder Überwachung. Daraus allein aber, daß die Reichsbahn die durch diese Freistellung entstandene Kontrollücke, wenn man es so nennen will, durch eigenverantwortliche Aufsichtsorgane wieder ausgefüllt hat, folgt nicht ohne weiteres, daß sie ihre Überwachung auf selbständige, jener polizeilichen (und berufsgenossenschaftlichen) Aufsicht in vollem Umfange unterworfenen Gewerbebetriebe ausdehnen müßte. Wenn sie es trotzdem bis zu einem gewissen Grade tut, so findet das seine Erklärung in der Rücksicht auf die technische Eigenart des Eisenbahnunternehmens. Die Polizeibehörden wären garnicht in der Lage, die den Eisenbahnbau und -betrieb beeinflussenden eisenbahntechnischen Gesichtspunkte sachgemäß zu beurteilen. Das gilt auch für die Bau- und Gewerbepolizei[2]. Hieraus ergibt sich, daß die reichsbahneigene Bau- und Gewerbeaufsicht, soweit Arbeitsausführungen in Betracht kommen, die die Eigenart des Eisenbahnbaus oder -betriebs berühren (wie z. B. ganz besonders Oberbau und Brückenbauarbeiten), von der Reichsbahn auch dann überwacht

[1] Gegen Untersagung des Baugewerbebetriebs: Rekursmöglichkeit gemäß § 54 Abs. 1 in Verbindung mit §§ 20, 21 der GO., und gegen Ausschließung einzelner Personen von der Bauausführung oder Bauleitung: Einspruchsmöglichkeit gemäß § 54 Abs. 2 der GO. — Mit Erlaß vom 18. Mai 1936 (Zentralblatt der Bauverwaltung Seite 528) werden die obenerwähnten polizeilichen Befugnisse eindringlich in Erinnerung gebracht.

[2] Vgl. hierzu bezüglich der Baupolizei namentlich das Urteil des Pr. OVG. vom 8. Dezember 1914, Entscheidungen Band 68, Seite 446 ff.

oder mitüberwacht werden, wenn ein Unternehmer mit der Ausführung der Arbeiten beauftragt ist. Deswegen werden die Unternehmer auch zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften der Reichsbahn sowie der auf die betreffende Arbeitsart zugeschnittenen besonderen Bedingungen der Reichsbahn vertraglich verpflichtet. Diese vertragliche Bindung der Unternehmer bezweckt also in erster Linie den Schutz der Beschäftigten und der Allgemeinheit gegen die mit dem Eisenbahnbau und -betrieb verbundenen besonderen Gefahren. Und erst in zweiter Linie sichert sie der Reichsbahn einen Rückgriff auf den Unternehmer, wenn durch Nichtbeachtung jener besonderen Vorschriften ein Personen- oder Sachschaden entstanden ist. Denn die Reichsbahn macht den Unternehmer für die Einhaltung jener Vertragsbedingungen allein verantwortlich. Das ist auch ihr gutes Recht, weil sie selbst im Schadensfall aus öffentlichem und privatem Recht auf Grund ihrer Bauleitung oder „sachverständigen" Bauaufsicht weitgehend, auch ohne Verschulden ihrer Bediensteten, haftbar gemacht wird (siehe darüber in diesem Abschnitt III unter Ziff. 2 in Verbindung mit den Ausführungen bei A III Ziff. 4). Von vorstehend gezeigtem Gesichtspunkt aus betrachtet, liegen also die Grenzen der gewerblichen und baulichen Überwachung der Unternehmer durch die Reichsbahn dort, wo die Interessensphäre der Reichsbahn, als eigengeartetem Betriebsunternehmen, aufhört. Daraus folgt zunächst, daß diese Überwachung sich auf die Baustelle selbst beschränkt; alle Tätigkeiten des Unternehmers und seiner Leute abseits der Baustelle scheiden aus der Reichsbahnüberwachung aus. Auf der Baustelle überwiegt naturgemäß die B a u aufsicht (die der Reichsbahn über „Reichseisenbahnanlagen" allein, über Nicht-Reichseisenbahnanlagen neben der Baupolizei zusteht). Sie ist einheitlich und unteilbar und absorbiert die Gewerbeaufsicht, soweit diese mit der Bauaufsicht untrennbar verbunden ist. Das ist überall dort der Fall, wo es sich um den Schutz der Bauarbeiter und Dritter gegen Unfälle aus der Bautätigkeit selbst handelt, also z. B. um die Gefahren, die mit dem Besteigen von Leitern, Gerüsten, Dächern und wohl auch mit dem Transport von Baumaterialien durch „Bauaufzüge" verknüpft sind. Darüber hinaus gehört zum Wesen der Bauaufsicht auch die gewerbehygienische Arbeiterfürsorge auf der Baustelle, also die Überwachung der vorschriftsmäßigen Einrichtung von Aufenthalts- und Unterkunftsräumen (Baubuden) und Bauaborten (vgl. hierüber „Grundzüge für Polizeiverordnungen betr. die Arbeiterfürsorge auf Bauten", mitgeteilt durch gemeinschaftlichen Erlaß der Preußischen Minister des Innern, für Handel und der öffentlichen Arbeiten vom 4. Juli 1913 an die Regierungspräsidenten — MiBl. i. V. Seite 153 ff. —). So und nicht anders ist auch die durch das „Gesetz über die Unterkunft bei Bauten"

vom 13. Dezember 1934 in § 3 Absatz 2 angeordnete „Aufsicht" der Reichsbahn über Schlaf- und Aufenthaltsräume der Arbeiter eines Bauunternehmers zu verstehen (Reichsgesetzblatt I, Seite 1234). Die Aufsicht über abseits der Baustelle, nach § 2 der Ausführungsverordnung vom 1. Januar 1935 (Reichsgesetzblatt I, Seite 10) sogar bis zu 5 km entfernt gelegene Räume muß die Reichsbahn auch dann ablehnen, wenn sie „auf Dienstgelände" errichtet werden, eben weil die in § 3 Absatz 1 des Gesetzes erwähnte „Bauaufsicht" der Reichsbahn sich auf die Baustelle selbst beschränkt. Mit der Bauaufsicht nicht wesensmäßig verbunden ist die maschinengewerbliche Überwachung unternehmereigener Maschinen und maschinenartiger Geräte, auch wenn sie auf der Baustelle selbst verwendet werden. Diese eigengeartete Aufsicht muß allein der dafür zuständigen Gewerbepolizei und der Berufsgenossenschaft überlassen bleiben, zumal die Reichsbahn in der Unfallschutztechnik bei Maschinen, die nicht im Eisenbahnbetrieb verwendet werden, bei weitem nicht über die für jene Aufsicht erforderlichen Erfahrungen der Fachleute verfügt. Unzweifelhafte Fehler bei der Bedienung der Maschinen oder offensichtliche Materialmängel muß selbstverständlich auch der Bauaufsichtsbeamte beanstanden und unverzüglich melden.

Es gibt natürlich Grenzfälle. Erwähnt wurden schon die „Bauaufzüge", für deren gewerbliche Überwachung, weil sie mit dem Baugerüst verbunden sind, die Bauaufsicht federführend sein wird. Die Baustoffzubereitungsmaschinen dagegen, wie z. B. Betonmischmaschinen, ferner die Dampframmen, Hebezeuge, Schweißapparaturen u. dgl. Vorrichtungen der Unternehmer, hat nicht die Reichsbahn zu überwachen. Auch sonstige Anlagen nicht rein maschineller Art, deren Herstellung spezialwissenschaftliche, der Reichsbahn fernliegende Kenntnisse verlangt, kann sie nur daraufhin mitüberwachen, daß die von sachverständiger Seite gestellten Bedingungen erfüllt werden. Dahin gehört z. B. die an Bedeutung gewinnende Einrichtung von Sprengstofflagern auf einer Reichsbahn-Baustelle, worüber hier noch eine kurze Betrachtung eingeflochten sei. Das gesamte Sprengstoffwesen ist bekanntlich sondergesetzlich geregelt. Zugrunde liegt das Reichs-Sprengstoffgesetz vom 9. Juni 1884. Von den landesrechtlichen Ausführungsvorschriften sind für Preußen folgende Polizeiverordnungen des Handelsministers erwähnenswert: Die Verordnung vom 15. Juli 1924 betr. Herstellung, Betrieb und Besitz von Sprengstoffen, die Verordnung vom 25. Januar 1923 betr. den Vertrieb von Sprengstoffen an den Bergbau, die Verordnung vom 14. September 1905 (Handelsministerialblatt Seite 282) betr. den Verkehr mit Sprengstoffen und die Verordnung vom 17. November 1932 betr. die Errichtung, die Einrichtung und den Betrieb von Sprengstoff-

lagern nebst Ausführungsanweisung vom gleichen Tage (Handelsministerialblatt, Seite 273 ff.). Nach letzterer obliegt die Genehmigung von Sprengstofflagern der Landespolizei, also den Regierungspräsidenten (in Berlin: dem Polizeipräsidenten). Die Genehmigungsbehörde erfragt vom Gewerbeaufsichtsamt die für den Einzelfall zu stellenden besonderen Bedingungen und teilt sie dem Antragsteller, also entweder der Reichsbahn oder ihrem Unternehmer mit. In Betrieb genommen werden darf das Sprengstofflager erst, nachdem die Ortspolizei die Übereinstimmung der Ausführung mit den Genehmigungsbedingungen festgestellt hat (§ 3 der Verordnung). Diese Bestätigung kann nur auf Grund der Bauaufsicht abgegeben werden. Und da die gesamte Bauaufsicht über die Baustellen, wie erwähnt, der Reichsbahn zusteht, obliegt i h r die Bestätigung. Aber auch lediglich diese. Es wäre nicht nur unzweckmäßig, sondern auch gefährlich, wenn die Reichsbahn mit der — unzutreffenden — Begründung, sie habe die Gewerbeaufsicht über den Unternehmerbetrieb auf der Baustelle, etwa von sich aus die Baubedingungen festsetzen würde. Sie wäre dazu schon deshalb nicht in der Lage, weil ihren Bediensteten die Kenntnis der einschlägigen Gesetze und Verordnungen nicht zugemutet werden kann. Das gilt natürlich nicht nur für den hier beispielsweise behandelten Sonderfall.

Die vorstehend aufgezeigten Grenzen der Bau- und Gewerbeaufsicht der Reichsbahn über Unternehmer werden im Einzelfall präzisiert oder unter Umständen auch erweitert durch die Bestimmungen des mit dem Unternehmer abgeschlossenen Vertrages. Die Einhaltung derjenigen Vorschriften, deren Beachtung die Reichsbahn dem Unternehmer vertraglich zur Pflicht macht (sei es im Vertrag selbst, sei es in den einen Bestandteil des Vertrages bildenden „Besonderen Bedingungen" aller Art), muß die Reichsbahn insoweit überwachen, als es sich um Vorschriften handelt, die ihr geläufig sind oder sein müssen. Als solche kommen natürlich in erster Linie die von der Reichsbahn selbst herausgegebenen Bestimmungen in Betracht, insbesondere ihre Unfallverhütungsvorschriften, sowie ferner eine ganze Reihe von Richtlinien und Sonderbestimmungen, deren Zahl immer noch wächst und die als „Besondere Vertragsbedingungen" für jeden Arbeitsauftrag zusammengestellt zu werden pflegen. Die genaue Kenntnis aller dieser Vorschriften muß selbstverständlich von den Aufsichtsorganen der Reichsbahn verlangt werden. Es ist ein gelegentlich immer noch anzutreffender, schon früher richtiggestellter Irrtum, wenn die für die Überwachung verantwortlichen Bediensteten glauben, sich mit dem Hinweis darauf entlasten zu können, daß der Unternehmer nach § 4 Ziff. 2 Absatz 1 der „Verdingungsordnung für Bauleistungen" Teil B (der ja Vertragsbestandteil ist) die Leistung „unter eigener Verantwortung"

auszuführen hat. Und es sei hier nochmals betont, daß diese vertragliche Festlegung der Verantwortlichkeit nur für das Innenverhältnis zwischen Reichsbahn und Unternehmer zur Sicherung eines Rückgriffs der ersteren von Bedeutung ist, dagegen in keiner Weise die lediglich nach den Zivil- und Strafgesetzen zu beurteilende Haftung des Unternehmers und der Reichsbahn bzw. ihrer Bediensteten für ein fahrlässiges Verhalten, besonders bei der Überwachung beeinflußt. Beide sind aufsichtspflichtig und beide haften zivil- und strafrechtlich bei fahrlässiger Verletzung ihrer Pflicht.

Aber nicht allein die Durchführung der von ihr selbst erlassenen, zu Vertragsbestandteilen erklärten Vorschriften hat die Reichsbahn zu überwachen, sondern — im Rahmen ihrer eigenen Sachkunde — auch diejenigen, zu deren Beachtung sie den Unternehmer noch weiterhin ausdrücklich verpflichtet. Dahin gehören je nach Art der in Auftrag gegebenen Arbeiten wiederum eine ganze Reihe von Sondervorschriften der verschiedenen wirtschaftlichen und technischen Fachgruppen. Auch diese Bestimmungen werden in den „Besonderen Vertragsbedingungen" einzeln benannt. Und schließlich wird der Unternehmer nach dem bereits angezogenen § 4 Ziff. 2 Absatz 1 der „Verdingungsordnung für Bauleistungen" Teil B vertraglich verpflichtet, die anerkannten Regeln der Technik und „die gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften" zu beachten. Welche gesetzlichen und polizeilichen Vorschriften für den Einzelfall in Frage kommen, wird natürlich nicht gesagt, weil das bei deren Vielfältigkeit nicht möglich ist und mit Recht angenommen wird, daß der Unternehmer die für sein Fach einschlägigen Bestimmungen kennt. Der Auftraggeber wird sie in der Regel nicht kennen, und er braucht sie auch nicht zu kennen, weil er nicht „sachverständig" zu sein pflegt. Die Reichsbahn aber ist im Bauwesen sachverständig und daher ja auch insoweit aufsichtsberechtigt und -verpflichtet. Die für die baugewerbliche Aufsicht in Betracht kommenden Bediensteten müssen mithin die einschlägigen Gesetze und Verordnungen kennen, namentlich also die örtlich zuständigen Bauordnungen und Baupolizeiverordnungen, und den Unternehmer auf deren Einhaltung überwachen. Daß sie darüber hinaus auch alle für den Einzelfall vom Unternehmer etwa zu beachtenden gewerbepolizeilichen Vorschriften kennen müssen, ist jedoch weder erreichbar noch angesichts der auf das eigentliche Bauwesen begrenzten Gewerbeaufsicht der Reichsbahn erforderlich.

Wenn trotzdem innerdienstlich von den Aufsichtsorganen die Kenntnis und Beachtung aller für den Einzelfall maßgebenden gewerbe-, sicherheits-, straßen-, wasser-, feuer- usw. polizeilichen Gesetze und Verordnungen gefordert wird, so erklärt sich das aus folgender, durchaus

begreiflicher Erwägung: Soweit die Reichsbahn von polizeilicher Aufsicht befreit ist, muß sie in ihrem und ihrer Bediensteten Interesse die polizeilich geschützten Belange der Gemeinschaft und des Einzelnen selbst wahren, wenn sie sich und ihre Aufsichtsorgane keiner Haftung aussetzen will. Andererseits ist aber, wie gesagt, nicht zu verlangen, daß die Aufsichtspflichtigen alle etwa maßgebenden Gesetze und Verordnungen kennen; und auch die Verwaltung selbst wird sie ihnen angesichts der außerordentlichen Vielfalt und der durch die staatliche Wirtschaftslenkung bedingten Lebhaftigkeit der Gesetzgebung auf polizeilichem Gebiet nicht laufend vor Augen führen können. Die Aufsichtspflichtigen müssen daher, wenn durch die ihrer Überwachung unterfallende Bautätigkeit polizeiliche Belange berührt werden, deren Umfang und Auswirkung ihnen nicht vertraut sind, mit den zuständigen Polizeistellen rechtzeitig Fühlung nehmen, um die jeweils maßgebenden Vorschriften zu erfahren, die sie dann selbst in Ausübung der Reichsbahn-Aufsicht anzuwenden haben. Daß die Polizei nicht berechtigt ist, „Genehmigungen" auszusprechen oder Auflagen zu machen, die den festgestellten Bauplan von Reichseisenbahnanlagen irgendwie beeinflussen, ist hinreichend bekannt; geschieht es vereinzelt trotzdem, so wird sich die Reichsbahndirektion mit der betreffenden Polizeistelle auseinanderzusetzen haben.

Abschließend kann über die Gewerbe- und damit verbundene Bauaufsicht der Reichsbahn in kurzer Zusammenfassung folgendes gesagt werden: Die Aufsicht über die eigenen Bediensteten ist Teil der allgemeinen Dienstaufsicht und Dienstgewalt. Die Aufsicht über Dritte ist a) bei privaten Eisenbahnen hoheitsrechtlicher, also polizeilicher Natur, b) bei Pächtern der Reichsbahn teils privatrechtlicher, teils — soweit die Bahnpolizei zuständig ist — polizeilicher Art und c) bei Bauunternehmern lediglich privatrechtlicher Natur. In den Fällen b) und c) sind die sachlichen Grenzen der Aufsicht etwas flüssig. Besonders im Fall c) ist eine möglichst scharfe Abtrennung der reichsbahneigenen Aufsicht gegen diejenige anderer Stellen, wie das hier versucht wurde, zur restlosen Klarstellung der Verantwortlichkeiten erwünscht. — Was schließlich die Intensität der Aufsicht anlangt, so können darüber ebensowenig allgemeingültige Bestimmungen getroffen werden wie bei der Gewerbe- und Baupolizei. Am wirksamsten ist selbstverständlich eine stetige Aufsicht der an der Arbeitsstelle selbst zu diesem Zweck dauernd anwesenden Aufsichtspersonen (eine Einrichtung, die die Polizei überhaupt nicht kennt). Die Überwachung dieser die örtliche Aufsicht ausübenden Bediensteten ist bis zu einem gewissen Grade notwendig, darf aber nicht zu einem ihre Verantwortlichkeit schwächenden Kontrollsystem führen, wie das in der Rechtsprechung gelegentlich verlangt wird.

Eine solche Oberaufsicht über die für die örtliche Überwachung Verantwortlichen hat vor allem dafür zu sorgen, daß letztere über die ihrem jeweiligen Wirkungskreis entsprechende Sachkunde verfügen und sie richtig und erfolgreich anwenden. Dies in Verbindung mit dem Erfordernis hinreichender Kenntnis der örtlichen Verhältnisse bedingt natürlich eine je nach Umständen mehr oder minder häufige, möglichst unvermutete Überprüfung an Ort und Stelle. Eine Schematisierung dieser Überprüfungen nach einem — sehr bald bekannt werdenden — „Besichtigungsturnus" wäre unzweckmäßig. Es wird vielmehr den — neben ihrer planmäßigen Tätigkeit — die Oberaufsicht führenden Beamten überlassen bleiben müssen, im Bewußtsein ihrer Verantwortung für das Ganze nach eigenem pflichtmäßigem Ermessen zu entscheiden, wie sie ihre bedeutungsvolle Aufgabe zum Nutzen der Reichsbahn und des Gemeinwohls am besten erfüllen.

Schrifttum.

Baltz-Fischer, Preußisches Baupolizeirecht, 6. Aufl. 1934.

v. Brauchitsch, Verwaltungsgesetze für Preußen, 21. Aufl. 1928, Band 5.

„Elberfelder Sammlung" (Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter bei der Pr. Staateisenbahnverwaltung).

Fritsch, Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich, 3. Aufl. 1930.

Gärtner, Handwörterbuch der Verwaltungspraxis, 1930.

Genest, Die außervertragliche Haftung der Reichsbahn für ihre Beamten, Angestellten und Arbeiter, in Heft 1 des „Archivs für Eisenbahnwesen" von 1937.

Gleim, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892, 4. Aufl. 1907.

Hein, Das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934.

Hein-Krüger, Das Kleinbahngesetz, 1929.

Klausener, Das Pr. Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931, mit Quellenmaterial. 2. Aufl. 1931.

v. Landmann-Rohmer, Kommentar zur Gewerbeordnung, 9. Aufl. 1938, Band 1.

v. d. Mosel, Handwörterbuch des Verwaltungsrechts, 14. Aufl. 1938.

Reger, Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden.

Reger-Stöhsel, Handausgabe der Gewerbeordnung, 7. Aufl. 1927.

Oesterlen, Beitrag zur Auslegung des § 6 der Gewerbeordnung, in Nr. 31 der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ vom 20. April 1901.

Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Aufl. 1931.

v. Schicker, Kommentar zur Gewerbeordnung, 4. Aufl. 1901.

Stier-Somlo, Gewerbeordnung und Nebengesetze, 2. Aufl. 1923.

Stier-Somlo, Handwörterbuch der Rechtswissenschaft, 1927, Band 4.

Syrup, Handbuch des Arbeiterschutzes und der Betriebssicherheit, 1927, Band 1.

Vorschriften für die Verwaltung der preußischen Staatseisenbeahnen (VV) vom 1. Juli 1910.

Witte, Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter bei der Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung, 2. Ausgabe 1902, Band 6,

Geschichte der Kurhessischen Eisenbahnpolitik.

Von
Leonore Wessel in Düsseldorf.

(Mit 5 Kartenskizzen.)

Literaturverzeichnis:

Arnd, Karl: Welche ist die zweckmäßigste Direktionslinie für die Eisenbahn zwischen Eisenach und Frankfurt? Hanau, 1842.

Bähr, O.: Das frühere Kurhessen. Ein Geschichtsbild. Kassel. 1895.

Bebra-Fulda-Hanauer Eisenbahn, Die Kassel, 1863.

Borght, R. van der: Handel und Handelspolitik (S. 78 ff.). Leipzig, 1907. 2. Auflage.

Casselsche Allgemeine Zeitung. Kassel, Jahrgang 1844 und 1849.

Cohn, G.: Streitfragen der Eisenbahnpolitik. Berlin, 1874.

Corti, Egon C. Conte: Der Aufstieg des Hauses Rothschild 1770—1830. Leipzig 1929.

Corti, Egon C. Conte: Das Haus Rothschild in der Zeit seiner Blüte. 1830—1871. Leipzig 1928.

Ditfurth, Max von: Die Fürsorge für das Loos der Eisenbahnarbeiter. Deutsche Vierteljahrsschrift, 1847.

Ditfurth, Max von: Betrachtungen über die Stellung und die Beziehungen der hessischen Industrie und Handwerksthätigkeit zum hessischen Eisenbahnbau. Kasseler Blätter, 1847.

Dreyer, A.: Hamburg und die dänische Eisenbahnpolitik in Schleswig-Holstein von 1835 bis 1865. Hamburger Geschichts- und Heimatblätter II, 1927.

Dröll, H.: 60 Jahre hessischer Eisenbahnpolitik. Leipzig, 1912.

Eisenbahnwesen, Das deutsche, der Gegenwart. 2 Bände. Berlin, 1911.

Elvers, C. F.: Die deutsche Eisenbahnsache in besonderer Beziehung auf Kurhessen. Kassel, 1844.

Fennel: Die alte kurhessische Eisenbahn. Kasseler Tageblatt, 7. Februar 1932.

Fick, F.: die kurhessischen Eisenbahnen. Vortrag. Kassel, 1838.

Firnhaber, Zur Vorgeschichte der kurhessischen Eisenbahnen.. Archiv für Eisenbahnwesen, 1914.

Friderici: 85 Jahre Eisenbahn in Kurhessen (1849 bis 1934). Kasseler Post, 13. und 20. Januar 1935.

Fürst, A.: Die Welt auf Schienen. München, 1925.

Gerland, O.: Zwei Menschenalter kurhessischer Geschichte. Kassel, 1892.

Geschäftsberichte der Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn. Kassel, 1846 bis 1867.

Geschichte der Regenten von Hessen-Cassel. Kassel, 1882 (Wigand).

Glaser, W., und W. Nohl: Memorial der projectirten Elberfeld-Hückeswagen und Köln-Hückeswagen-Siegen-Marburger Eisenbahn. Gummersbach, 1851.

Grosheim, C.: Aus der Zeit der ersten kurhessischen Eisenbahnprojekte. Hessenland, 1917 (S. 174 ff.).

Heller, Georg: Die Eisenbahn von Cassel nach Frankfurt/Main. Hersfeld, 1838.

Jakob, Bruno: Ein Eisenbahn-Jahrhundert-Jubiläum. (Plan zum Distelrasen-Tunnel.) Kasseler Post, 14. und 21. August 1932.

Jakob, Bruno: Kassels Eintritt in das deutsche Eisenbahnsystem. Hessische Chronik, Oktober 1914.

Kieckebusch, W. von: Geschichte des kurhessischen Geschlechts Henschel. Kassel, 1931.

Lagatz: Zur Geschichte des Reichseisenbahngedankens. Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 43, 1920.

Landtags, Verhandlungen des kurhessischen. 1845. Kassel, 1846, 2 Bände.

Leyen, von der: Friedrich List, der Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens. Archiv für Eisenbahnwesen, 1931.

Lips, Alexander: Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland. Marburg 1833.

List, Friedrich: Werke. Bd. III, 1. (von Beckerath-Stühler) 1929. Das deutsche Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung. 1834/36 (S. 250 ff.). Aufruf an die Mitbürger in Sachsen. 1834 (S. 211 ff.).

Losch, Philipp: Geschichte des Kurfürstentums Hessen. Marburg, 1922.

Mayer, A. von: Geschichte der Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart. 1891. 2 Bände.

Meyer, Berta: Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnwesen. Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 41, 1918.

N. N.: Eisenbahnen unter Denkmalsschutz. Kasseler Post, 12. September 1932.

Niemann, K.: Die alten Heer- und Handelsstraßen in Thüringen. Diss. Halle, 1920.

Oetker, F.: Lebenserinnerungen. Bd. 1. Stuttgart, 1877.

Perrot, F.: Deutsche Eisenbahnpolitik. Berlin, 1872.

Pohl, Erich: Die Eisenbahnen des hessischen Berglandes. Diss. Jena, 1930. (Teildruck und Maschinenschriftexemplar der Jenaer Bibliothek.)

Reuße, H.: Die deutschen Eisenbahnen in Beziehung auf Geschichte, Technik und Betrieb. Kassel, 1844.

Ronsdorf: Hessen und Kassel im Verkehr der Zukunft. Kasseler Post, 21. Oktober 1934.

Sammlung kurhessischer Gesetze. 1863.

Sax, E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Wien, 1878/79. Bd. II.

Schäffer: Die Eisenbahnen in Kurhessen. Bericht des landständischen Ausschusses für Handel und Gewerbe. Kassel, 1835.

Schmitthenner, F.: Die Main-Weser-Eisenbahn. Staatswirtschaftliches Gutachten über die Frage, ob dieselbe am zweckmäßigsten über Marburg oder Fulda zu führen sei. Gießen, 1838.

Schmidt, A.: Die Verkehrsentwicklung Kassels während der letzten 100 Jahre. Diss. Göttingen, 1927.

Schwabe, H.: Geschichtlicher Rückblick auf die ersten 50 Jahre des preußischen Eisenbahnwesens. Berlin, 1895.

Schwedes, Theodor: Leben und Wirken eines kurhessischen Staatsmannes von 1788 bis 1882. Wiesbaden, 1899.

Schwemer, Richard: Geschichte der Freien Stadt Frankfurt a. Main. Bd. I, II, III, 1. und 2. Teil. 1900 bis 1918.

Schyma, G.: Die Begründung und Ausgestaltung des oberschlesischen Eisenbahnnetzes bis zum Jahre 1870, dargestellt unter besonderer Berücksichtigung des Intensitätsgesetzes. Breslau, 1922.

Siebert, A.: Eisenbahn- und Postkarte von Kurhessen (o. J.).

Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands. 1844/53. 1855.

Totsuka, Kendso: Geschichte des hessischen Eisenbahnwesens. Diss. Gießen. Göttingen, 1909.

Treitschke, Heinrich von: Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert Leipzig 1927. Bd. IV und V.

Uhl, Bernhard: Die Verkehrswege der Flußtäler um Münden. Diss. Halle, 1907.

Vogt, Johannes: Wandel im deutschen Eisenbahnwesen. Strukturwandel II, S. 152 ff.

Waltershausen, von: Deutsche Wirtschaftsgeschichte. 1815/1914.

Weber, Max: Wirtschaftsgeschichte. München und Leipzig 1924, 2. Aufl.

Wippermann, C. W.: Kurhessen seit den Freiheitskriegen. Kassel, 1850.

Wölfel, C.: Georg Zacharias Platner. Eine Denkschrift zur Frage nach der Unternehmerpersönlichkeit der ersten deutschen Eisenbahn. München, 1935.

Wollheim, S.: Staatsstraßen und Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815 bis 1840. Schriften des Instituts für geschichtliche Landeskunde von Hessen und Nassau. 14. Stück. Marburg, 1931.

Die beigegebenen Kartenskizzen verdanke ich der freundlichen Mitarbeit von Dr. Grebe-Marburg.

Verzeichnis der benutzten Akten.

Akta Z. (O.St. S. 5069 ff.) Akta z.

a) Nr. 1	Verhandlungen mit dem ehemaligen Zentral-Eisenbahn-Verein	1833/34
b) Nr. 5	Verhandlungen mit Preußen	1838
c) Nr. 6	Akta der 2. Abt. des leitenden Ausschusses der Eisenbahn-Gesellschaft in Kassel	1833/34
d) Nr. 8	Akta der Sektion des Äußeren des Eisenbahn-Vereins	1833
e) Nr. 10	Verhandlungen des Eisenbahn-Vereins	1835
f) Nr. 13	Akta: Vollmachtsurkunden ff.	1838

Kabinettsakten aus Philippsruh (O.L. S. 2742 ff.) Phil.

a) C 27, 8	Projektierte Eisenbahnen (O.L. S. 2625 ff.)	1845/59
b) C 28, 1	Die Friedrich Wilhelm Nordbahn betr.	1841/59
c) C 28, 5	Die Anlegung einer Eisenbahn von Hanau nach Frankfurt und von Aschaffenburg nach Hanau	1855/66

d) C 28, 6 Die Führung einer Eisenbahn von Bebra über Fulda nach Schweinfurt und von Fulda nach Hanau 1855/66
e) C 28, 7 Die Führung einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen und Heiligenstadt nach Cassel 1863/65
f) C 28, 8 Die Führung einer Eisenbahn von Bebra über Eschwege nach Witzenhausen 1865
g) C 28, 9 Die Führung einer Eisenbahn von Gießen über Gelnhausen nach Partenstein 1865
h) C 131 Die Beschwerden der Prediger wegen Entweihung der Sonntagsfeier von seiten der Eisenbahn-Arbeiter (O.L. S. 14) 1847/48
i) C 27, 11 Die Telegraphen in Kurhessen 1847/66

Ministerium des Äußern und des Kurfürstlichen Hauses. (O.W. S. 1059.) Min. d. Kf. Hauses.

a) Klasse IV, Nr. 426: Bundestagsverhandlungen 1848
b) Klasse VI, Nr. 471: Die Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes. Vol. I. . . . 1846/63
c) desgl. Vol. II.
d) Klasse VI, Nr. 471, a: Bericht über die Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen zu militärischen Zwecken . . 1861

Regierung in Kassel. acc. 1903/9. (O.St. S. 274 ff.) Abl. d. Reg.

a) Verz. XIV, Nr. 30: Die Anlegung von Eisenbahnen betr. . 1833/44
b) Verz. XIX, Nr. 110: Marburger Regierung: Anlegung von Eisenbahnen, Ermittlung deren Richtung durch die Provinz, insbesondere die Arbeiten an der Main-Weser-Bahn 1837/52
c) Verz XLVII, Nr. 56 betr. die Mainüberbrückung bei Hanau und den Bau von Eisenbahnen von Hanau nach Offenbach und nach Niederwöllstadt (O.St. S. 560 ff.) 1867
d) acc. 1909/29 (M.St. S. 6471 ff.) Statistik. Nr. 136 betr. den Betrieb auf der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn . . . . 1852 f.
e) Nr. 137 betr. den Cours der kurhessischen Staatspapiere sowie der Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn . . . . . 1855 ff.
f) Nr. 138 betr. den Betrieb auf der Main-Weser-Bahn 1859
g) Nr. 139 Graphische Darstellungen über den Verkehr auf der Main-Weser-Bahn . . . . . 1856 ff.
h) Ministerium des Innern, Rep. VIII, Kl. 7 (O.St. S. 9448 ff.) Nr. 43 betr. die Beförderung der Handels- und gewerblichen, sowie der landwirtschaftlichen Interessen derjenigen Gegenden, welche in Rücksicht auf ihre Entfernung von den projektierten Eisenbahnen, keinen direkten Nutzen von diesen ziehen können 1842

Ministerium des Äußern. Min. d. Ä.

acc. 1879/26 (O.St. S. 5072 ff.). Direktion der Main-Weser-Bahn.

a) Nr. 2 betr. den Personentransport 1850/65
b) Nr. 3 betr. Militärtransporte 1850/56
c) Nr. 6 betr. Extrazüge 1852/56

d) Nr. 11 betr. Die Konkurrenz mit der bayerischen Bahn und die Eröffnung von Corbetha—Leipzig 1854/57

e) Nr. 13 Die Aufnahme der Herzoglich-Nassauischen Staatsbahn in den mitteldeutschen Verband, desgl. der Taunusbahn und der hess. Ludwigsbahn 1863

f) Nr. 15 Die Ermäßigung der Transportpreise für Getreide aus Ungarn nach Frankreich über die Route Leipzig—Guntershausen—Frankfurt . . . . . 1862 ff.

g) Nr. 16 Die Konkurrenz mit der Route Wien—Salzburg—München in Beziehung auf den Güterverkehr von Krakau—Wien nach Frankfurt 1861/62

h) Nr. 24—37 Jahresberichte über die Betriebsverwaltung der Main-Weser-Bahn für die Kalenderjahre 1863—78 . . 1863/78

acc. 1896/97 (O.St. S. 2678 ff.)

i) Nr. 52 a betr. die Erbauung einer Eisenbahn von Bebra über Fulda nach Hanau resp. nach Gemünden in Bayern . . 1854/58

j) Nr. 52 b desgl. 1859/66

k) Nr. 83 a Die Wiederaufnahme der Verhandlungen mit dem Großherzogtum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt über die von Cassel nach Frankfurt zu führende Main-Weser-Bahn und deren Betrieb 1844/45

l) Nr. 83 b desgl. 1845/53

m) Nr. 83 c Die von Kassel nach Frankfurt/M. führende Main-Weser-Bahn und die Zweigbahnen derselben . . . . 1853 ff.

n) Nr. 83 d Staatsvertrag nebst Separat-Artikeln vom 6. Februar 1845 und Schlußprotokoll vom 5. April 1845 betr. den Bau der Main-Weser-Bahn 1845

acc. 1870/87 D VIII, 4 O.W. S. 1085 ff.

o) ad 1050 Vol. II: Die Eisenbahn-Anlagen in Kurhessen, Preußen pp. (von Halle nach Kassel) betr. 1838/40

p) ad 1050 Vol. III: Die Eisenbahn-Anlagen in Kurhessen, Preußen, namentlich von Halle nach Kassel pp. . . . 1841

q) 1053 betr. die Eisenbahn-Verbindungen zwischen der Weser und den Gegenden des Obermains im Königreich Bayern . . . . . 1841 ff.

r) Nr. 1056 betr. Eisenbahn-Anlagen im allgemeinen (Konzessionen, Statuten, Verträge) in Preußen, Österreich, Bayern usw. . . . . 1835 ff.

s) Nr. 1073 betr. den Anschluß der Werrabahn (Lichtenfels, Coburg, Meiningen) an die Friedrich-Wilhelm-Nordbahn . . . . . 1846 ff.

t) Nr. 1080 Die Benutzung der Eisenbahn zu Staats- und Militärzwecken . . . . . 1851 ff.

u) Nr. 1084 Eisenbahn-Polizeireglement für die Eisenbahn Halle—Cassel—Lippstadt 1853

v) Nr. 1085 Die Anlegung einer Zweigbahn von Köln über Siegen nach Marburg betr. . . . . 1851 ff.

w) Nr. 1087 Vol. I u. II. Die Anlage einer Eisenbahn von Halle über Nordhausen und Heiligenstadt nach Cassel zum Anschluß an die westfälische Bahn betr. . . . . 1853 ff.

x) Nr. 1088 Den Bau einer Telegraphenlinie von Göttingen nach Cassel betr. . . . . 1854 ff.

y) Nr. 1089 Die von Nachbarstaaten projektierten Eisenbahn-Verbindungen und die Wahrung des diesseitigen Interesses zur Beseitigung der Konkurrenz derselben betr. 1854 ff.

z) Nr. 1361 Das Gesuch des S. J. Maréchal in Brüssel um Verleihung eines Erfindungs- oder Importationspatentes für Metallblöcke zu Eisenbahn-Unterlagen betr. . . . 1843

Ablieferungen der Baubehörden. Abl. d. Bau-Beh.

acc. 1882/19 (St.B. 2538 ff.). Kurfürstliche Oberbaukommission.

a) Nr. 106 betr. die Darstellung der Verhältnisse in Beziehung auf die Verpflichtung zum Bau der Straßen und Landwege in Kurhessen; desgl. die Mitteilung deshalbiger Bestimmungen an auswärtige Staatsregierungen . . 1849

acc. 1882/21 (St.B. 2540 ff.). Kurfürstliche Oberbaudirektion.

b) Nr. 110 Die Eisenbahnen im Auslande betr. 1847

c) Nr. 111 Den Ausbau verschiedener Wege zur Verbindung der Main-Weser-Bahn mit den angrenzenden Gegenden betr. 1848

acc. 1904/45 (O.St. S. 1031 ff.). Kurfürstliche Oberbaudirektion.

Verz. 11.

d) Nr. 1 Die Beaufsichtigung der Bauwerke der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn betr. 1844/48

e) Nr. 2 Die Anlegung einer Eisenbahn bei Wommen und Herleshausen 1849

f) Nr. 4 Die Ermittlung der Festigkeit der zu den Tunnelbauten auf der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn verwendeten Lehmsteine betr. 1846

g) Nr. 7 Den Bau der Main-Weser-Bahn betr. . . . . 1840 ff.

Verz. 22.

h) Nr. 38 Akten der oberen Verwaltungsbehörden des Bezirks Fritzlar betr. die Übersichten der Richtungen, Längen, Gattungen und Zustände aller Ortsverbindungen . . . 1849

Verz. 27.

i) Nr. 2 Periodische Berichte der Baubehörden über die Festigkeit der Bauten der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn . . . 1844 ff.

j) Nr. 3 Die Anlage einer Eisenbahn von Cassel nach Münden betr. . . . . 1852 ff.

k) Nr. 4 Die durch den Bau der Main-Weser-Bahn nötig gewordenen Straßen- und Wegekorrektionen . . . . . 1849 ff.

l) Nr. 5 betr. das Betreten der Eisenbahn von seiten der Baubeamten.

m) Nr. 14 Bahnpolizei und Schutzmaßnahmen 1852

n) Nr. 14a Das Betreten des Bahnplanums seitens der öffentlichen Beamten 1857
o) Nr. 15 betr. den Bau der Fuldabrücke bei Blankenheim . . . 1863 ff.

Verz. 31.

p) Nr. 6 Kurfürstliche Regierung der Provinz Oberhessen, Generalakten: betr. die künftig als Staatsstraßen zu behandelnden Wege 1853
q) Verz. 2 Nr. 57 Bd. I u. II: Die Errichtung der Eisenbahn von Hanau nach Frankfurt . . . . . 1836 ff.

Landratsämter. Abl. d. Landr.-Ämter.

acc. 1878/2 (O.St. S. 4105 ff.). Melsungen.
a) Nr. 64 Die unter den Eisenbahnarbeitern zu Guxhagen am 8. Juli 1845 vorgefallenen Exzesse 1845
b) Nr. 65 Anzeige des Kassierers, einen gegen die belgischen Arbeiter aufgefundenen Drohbrief betr. 1847
c) Nr. 66 Protokoll betr. unruhige Bewegungen unter den Eisenbahn-Arbeitern zu Guxhagen und Beiseförth 1848
acc. 1890/19 (O.St. S. 4147 ff.). Melsungen.
d) Nr. 161 Die zum Schutz der Main-Weser-Bahn erlassenen polizeilichen Vorschriften 1849/50
e) Nr. 916 Den Bau der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn betr. . . . 1847/53
f) Nr. 930 Die durch Kurhessen zu führenden Eisenbahnen . . . 1838/41
g) Nr. 943 Den Bau der Friedrich-Wilhelm-Nordbahn betr. . . . 1844/47
h) Nr. 949 Den Bau der Staatseisenbahn betr. . . . . 1846 ff.
acc. 1888/33 (O.St. S. 3502 ff.). Hanau.
i) Nr. 147 Die Verpflichtung des Personals der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Verwaltung betr. . . . . 1848 ff.
j) Nr. 743 Die Expropriation des zur Herstellung eines besonderen Güterbahnhofs der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn zu Hanau erforderlichen Grundeigenthums betr. 1868/69
k) Nr. 744 Expropriation des zur Herstellung einer Lokomotiv-Remise für die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn erforderlichen Grundeigentums in der Gemarkung der Stadt Hanau betr. 1868/69
acc. 1894/28 (O.St. S. 4758 ff.). Witzenhausen.
l) Nr. 253 Die beabsichtigten Eisenbahnanlagen.

Sonstige Behörden. Abl. d. sonst. Beh.

a) acc. 1925/12 (L.B. 6369) Obergericht Hanau betr. die Staats-Eisenbahn 1863/66
b) acc. 1910/44 Verz. I, Nr. 9 (R.S.B. 3142) betr. das Eisenbahn-Wesen. Kreisgericht Hanau . . . . . 1868 ff.
c) Kurfürstliche Polizei-Direktion Hanau, Nr. 116, betr. die Einführung von 6- und 8rädrigen Eisenbahnwagen 1861
d) Amt Vöhl, acc. 1886/4 Nr. 107 d. V. (O.St. S. 4738 ff.) betr. eine Eisenbahn vom Ruhrtal nach Wabern resp. Cassel 1856/66
e) Kgl. Landgericht Hilders, Nr. 225 rot (O.St. S. 3452) betr. das Eisenbahnwesen überhaupt . . . . . 1845 ff.

Militär-Kabinett. (O.W. S. 1292 ff.) Mil.-Kab.

a) Nr. 6 Standestabellen etc., desgl. Übersichten über die bei den Eisenbahnen des Landes eingetretenen Veränderungen 1836/64

b) Nr. 11a betr. die Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes 1847/63

Kurhessische Landstände. Abl. d. Stände.

acc. 1900/33 und 1897/59 E 10, Rep. B (U.L. S. 356 ff.)

a) Nr. 84 Fasz. I: Die Anlegung von Eisenbahnen betr.
b) desgl. „ II
c) „ „ III
d) „ „ IV
e) „ „ V
f) „ „ VI 1840/66

acc. 1905/47 A 28 (M.L. S. 1696 ff.) Erste Kammer:

g) Nr. 1 Proposition, die Ausführung einer Eisenbahn von Cassel nach Münden betr. 1852/54

h) Nr. 2 Den Bau einer Eisenbahn von Bebra nach Schweinfurt und folgeweise nach Hanau betr. 1855/57

i) Nr. 3 Vorschlag einer Zinsengarantie des Staates für die Anlagekosten der Rhönbahn betr. 1855/57

j) Nr. 4 Überschlag der Baukosten Kassel—Sichertshausen . . 1855/57

k) Nr. 5 Die Eisenbahn-Anlage von Bebra nach Fulda und folgeweise nach Hanau und Schweinfurt betr. 1858/60

l) Nr. 6 Den Gesetzentwurf über die Anlegung von Eisenbahnen und Telegraphen und die dazu erforderliche Abtretung von Grundeigentum betr. 1860

acc. 1905/47 E (M.L. S. 1700 ff.) Zweite Kammer:

m) Nr. 2 Die Anlegung einer Eisenbahn von Kassel nach Münden betr. 1853

n) Nr. 4 Die Übernahme einer Zinsengarantie seitens des kurhessischen Staates für die Anlagekosten der sog. Rhönbahn auf diesseitigem Gebiet betr. 1856/60

o) Nr. 5 Gesetz über die Anlegung von Eisenbahnen und Telegraphen und die dazu erforderliche Abtretung von Grundeigentum pp. betr. 1860

Münchener Akten. Bayerisches Geheimes Staatsarchiv (Maxburgstraße 5) München.

Kasten: grün.

a) 57/3 Die Territorialausgleichung mit Kurhessen betr.

b) 57/4 (Bayerische Gesandtschaft in Kurhessen). Akta: Gesetzgebung, Verordnungen, statistische Mitteilungen pp. betr. 1852/55

c) 57/23 Eisenbahn-Angelegenheiten, insbesondere das Projekt einer Eisenbahn von Schweinfurt nach Bebra betr. . . . 1854/58

d) 110/41 Vollmachtserteilung an von Meyer zum Abschluß des Staatsvertrages für die Eisenbahn Hanau-Aschaffenburg 1850
e) 110/42 Übereinkunft zwischen Bayern und Kurhessen zwecks Verbindung Aschaffenburg—Frankfurt durch Anlage einer Eisenbahn Aschaffenburg—Hanau 1850
f) 110/45 Eisenbahn-Vertrag zwischen Bayern und Kurhessen bzgl. der Verbindungsbahn Hanau—Aschaffenburg . . 1850
g) 110/46 Auswechselung der Ratifikationsurkunden in Frankfurt 1850
h) 111/192 Entwurf eines Staatsvertrages zwischen Bayern und Kurhessen über Eisenbahn-Verbindungen an den beiderseitigen Landesgrenzen 1865
i) 111/193 Schlußprotokoll zu dem Staatsvertrage zwischen Bayern und Kurhessen über Eisenbahn-Verbindungen an den beiderseitigen Landesgrenzen 1865

„Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern" (früher „Bayrisches Verkehrsministerium"). Akten des ehemaligen „Königlichen Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten".

j) E XV, 3, Fasz. I: betr. die Eisenbahn Frankfurt—Hanau—Aschaffenburg 1845/50
k) desgl. Fasz. II 1851/55
l) desgl. Fasz. III 1856/62
m) E XXV, 32, I: Churhessen, Eisenbahn- und Telegraphenverhältnisse 1864/81, Sinnthalbahn . . . . . 1863 ff.
n) E XXV, 7 Rep. pag. 204, Vol. I: betr. das Projekt einer Eisenbahn von Eisenach nach Schweinfurt und von Schweinfurt nach Bebra 1853/55
o) desgl. Vol. II 1856
p) desgl. Vol. III 1857/60
q) desgl. Vol. IV 1861/63

Vorwort.

Die Geschichte der kurhessischen Eisenbahnpolitik von 1830 bis 1866 ist zusammenhängend bisher noch nicht dargestellt. Aufgabe dieser Arbeit ist es, diese Lücke zu schließen. — Die Bedeutung des Hessenlandes für Wirtschaft und Verkehr war, bevor die großen Industriezentren ihre beherrschende Stellung im deutschen Verkehrsleben eingenommen hatten, größer als heute. Wichtige deutsche Handelsstraßen durchzogen das Land, von denen hier vorerst nur Hamburg-Süddeutschland, Köln-Kassel-Halle und Frankfurt-Leipzig genannt sein mögen; Kurhessen war ein Land der Straßen. Die Entstehung der ersten Eisenbahnen in solchem Verkehrsraum sich zu vergegenwärtigen, bildet ein besonders interessantes Kapitel der deutschen Territorialgeschichte.

Die Literatur zur kurhessischen Eisenbahngeschichte und Verkehrspolitik ist nicht zahlreich. Die vorliegende Arbeit fußt zur Hauptsache auf dem Aktenmaterial des Staatsarchivs Marburg, von dem bisher nur einige Akten, die sich auf die Vorgeschichte der kurhessischen Eisenbahnen beziehen, von Firnhaber und Grosheim durchgearbeitet sind. Die Akten der Regierung in Kassel enthalten vorwiegend allgemeine Fragen der einzelnen Eisenbahnen, Statistiken, Betriebsergebnisse und Börsenberichte. Die Baubehörden und Landratsämter berichten über die Vorkommnisse beim Eisenbahnbau, die soziale Lage, Betrieb, Verwaltung und dergl. Es liegt auf der Hand, daß der Hauptwert auf die Akten des kurhessischen Außenministeriums und der Stände gelegt wurde, aus denen die Gegensätzlichkeiten im Innern und die Verhandlungen mit den Nachbarstaaten hervorgehen. Die Akten der anderen Behörden haben daneben nur eine untergeordnete Bedeutung. Der gesamte verarbeitete Stoff ist aus dem oben beigegebenen Verzeichnis zu ersehen.

Um ein rundes und geschlossenes Urteil zu ermöglichen und um die kurhessische Eisenbahnpolitik auch im Rahmen der gesamt-deutschen Verkehrsentwicklung zu erkennen, wurden einerseits auch die Akten, die sich auf die Vorgeschichte beziehen, nochmals verarbeitet und andererseits die Münchener Gegenakten (Gruppenverwaltung Bayern, Deutsche Reichsbahn) herangezogen. Die Beziehung und Gegenüberstellung zu den kurhessischen Plänen und Wünschen ergaben aufschlußreiche Gedankenverbindungen über die hessischen Motive und Hintergedanken, daneben übrigens oft eine reichlich boshafte Kritik der kurhessischen Zustände. — Für die übrigen angrenzenden Staaten hat R. Schwemer (Geschichte der Freien Stadt Frankfurt am Main, Bd. I, II, III, 1900—1918) das umfangreiche Quellenmaterial durchgearbeitet[1].

Weitere Quellen bildeten eine Anzahl zeitgenössischer Aufsätze, deren Verfasser zu den brennenden Tagesfragen der kurhessischen Eisenbahnpolitik Stellung nahmen: So etwa bei der Frage, welche Richtung die Kassel-Frankfurter Bahn nehmen sollte, oder bei dem Plan dieser oder jener mehr oder weniger bedeutenden Eisenbahn, deren Bau der Regierung und der kurhessischen Öffentlichkeit empfohlen wird. In diesem Sinne seien die Schriften von Arnd, Elvers, Fick, Glaser-Nohl, Heller, Lips, Schäffer, Schmitthenner und der anonyme Aufsatz über die Bebra-Fulda-Hanauer Bahn erwähnt. Dazu kommen noch die Aufsätze von M. von Ditfurth, verschiedene Zeitschriften, Zeitungen, Geschäfts-

[1] Vgl. das Vorwort zu Band I seiner Geschichte der Freien Stadt Frankfurt am Main. Er benutzte u. a. alles in Frage kommende archivalische Material aus Berlin, München, Marburg, Hannover, Wiesbaden und Darmstadt (Vorwort zu Band II).

berichte, Statistiken aus der Zeit des Kurfürstentums Hessen und die Lebensbeschreibungen und Erinnerungen der führenden Männer — von Schwedes, Gerland und Kieckebusch (Henschel) —, die nicht nur nähere Bekanntschaft mit deren Privatleben, sondern auch wertvolle persönliche Äußerungen über Kurhessens Regierung und deren Eisenbahnpolitik vermittelten.

Zum Schluß sei noch Loschs „Geschichte des Kurfürstentums Hessen" und A. von Mayers „Geschichte der Geographie der deutschen Eisenbahnen" genannt; beide Werke haben wertvolle Dienste geleistet.

Die Arbeit entstand im Historischen Seminar der Universität Marburg unter Anleitung von Herrn Professor Wilhelm Mommsen und erfuhr für die Zwecke des Archivs für Eisenbahnwesen eine formale Überarbeitung.

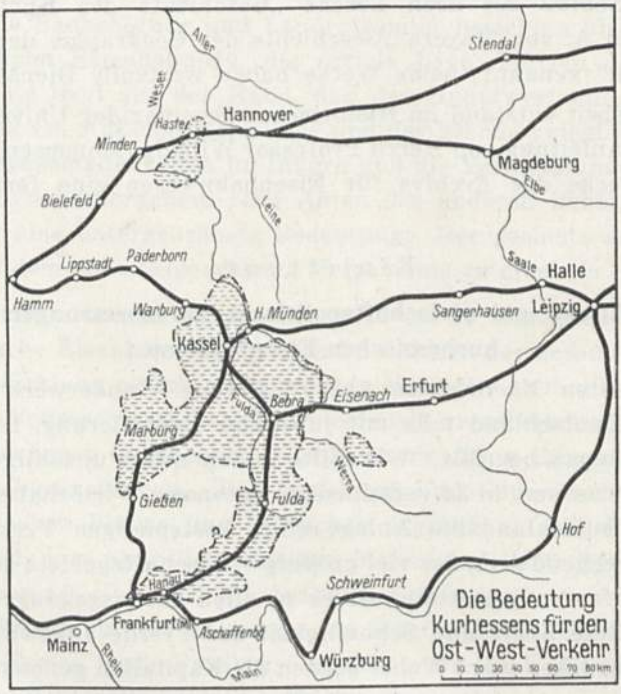
Einleitung.

Geographische und wirtschaftspolitische Voraussetzungen für den kurhessischen Eisenbahnbau.

Die ersten Nachrichten über das neue Wunderwerk Eisenbahn wurden in Deutschland teils mit jubelnder Begeisterung, teils mit berechtigter Skepsis begrüßt. Wie sollte in dem durch unzählige politische Grenzen zerrissenen, in 34 verschiedene autonome Wirtschaftsgebiete gespaltenen Deutschland die Anlage eines kostspieligen Verkehrsmittels erfolgversprechend sein, das viel größere Wirtschaftsgebiete zu Einheiten zusammenzufassen gestattete, als es in allen vorausgegangenen Zeiten, die nur auf die Kraft und Schnelligkeit der Pferde angewiesen waren, vorstellbar gewesen war? Woher sollten die Kapitalien genommen werden und wie sollten sie sich verzinsen? Wo war die tatsächliche Macht, die den Bau und Betrieb eines einheitlichen deutschen Eisenbahnnetzes in die Wege leitete? Allen Bestrebungen, die zu einer stärkeren Zusammenfassung der nationalen Kräfte beitragen konnten, standen die Landesregierungen mit großem Mißtrauen gegenüber. Jeder kleine und kleinste Staat betrieb seine eigene und eigennützige Politik. Nur mit großer Mühe gelang es Preußen, immer größere Teile dieser kleinstaatlichen Welt wirtschaftlich zu einigen.

Mit ihrem Eintritt in den preußisch-deutschen Zollverein war die kurhessische Regierung nach jahrzehntelangem Zaudern und Schwanken in die Richtung der Verkehrs- und Handelspolitik eingeschwenkt, die den natürlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten des Landes entsprach. Kurhessens politisch-geographische Lage wies auf Preußen. Hatte Kurhessen doch unmittelbare Grenznachbarschaft mit den beiden preußischen Hälften: die kurhessischen Kreise Witzenhausen und Eschwege grenzten

an die preußische Osthälfte (Provinz Sachsen), der Kreis Hofgeismar an die Westhälfte (Provinz Westfalen). Kurhessen schob mit seinen nördlichen Kreisen gewissermaßen einen Keil in das preußische Gebiet, und zwar gerade an der Stelle, wo die beiden Hälften am meisten einander sich näherten. Der Kurfürst hatte es in der Hand, dem Berliner Vetter seine kürzeste und in diesem Sinne wichtigste west-östliche Durch-



Kartenskizze 1

gangsstraße zu gestatten oder sie ihm zu verbieten. Des weiteren schnitt Kurhessen mit seiner nördlichen Exklave Rinteln[1] aber auch noch in die andere große norddeutsche Ostwestverbindung Berlin—Hannover—Minden—Köln hinein. Damit hatte die Kasseler Regierung die Möglichkeit, auch diese preußische Ost-Weststraße durch die Norddeutsche Tiefebene zu beeinflussen. Nach der geographischen Lage des kurhessischen Kreises war jeder Umgehungsversuch Rintelns auf die Dauer ungünstig und unvorteilhaft. Natürliche Lage und der Besitz des Kreises Rinteln brachten es daher mit sich, daß Kurhessen dem großen Nachbarstaate seinen Binnenverkehr fast ganz abriegeln konnte, wenn etwa ein-

[1] Rinteln, die Grafschaft Schaumburg, zog sich an der mittleren Weser von Rinteln (bei Hameln) in südwestlich-nordöstlicher Richtung bis in die Nähe von Wunstorf (bei Hannover). Vgl. die Kartenskizze 1.

mal die (traditionsgemäß allerdings meist engen) Beziehungen zu Preußen weniger gut werden mochten. Denn außer jenen beiden Hauptstraßen kam nur noch eine Ostweststraße durch Braunschweig (etwa über Kreiensen—Holzminden—Ottbergen) für den preußischen Durchgangsverkehr in Frage. Dank seiner geographischen Lage bildete Kurhessen also einen bedeutsamen Riegel im deutschen und vor allem im preußischen Ost-Westverkehr.

Das Verhältnis zu Preußen war hiernach für die gesamte Entwicklung der kurhessischen Eisenbahnpolitik ausschlaggebend. Kurhessen konnte, wenn es die Gunst der Lage ausnutzte und eine Preußen freundliche Verkehrs- und Eisenbahnpolitik betrieb, mit einem so starken preußischen Durchgangsverkehr rechnen, daß dieser die altüberkommene natürliche Gunst der Verkehrslage Kurhessens durch diese besonderen politischen Möglichkeiten noch weit übersteigerte. Dagegen war der innere Verkehr Hessen-Kassels zwischen den beiden preußischen Grenzen nur unbedeutend und hätte sich auch schwerlich steigern lassen; der Durchgangsverkehr aber konnte nicht nur, sondern er mußte geradezu den größten Aufschwung nehmen, wenn nur die kurhessische Regierung nach ihrem Eintritt in den Zollverein in Berlin für die Hebung dieses Verkehrs Sorge trug. Die beiden Jahrzehnte, die zwischen dem Eintritt Kurhessens und demjenigen Hannovers in den Zollverein lagen, boten eine glänzende Gelegenheit für Kurhessen, sie konnten eine wirtschaftliche Hebung des Landes zur Folge haben und auch für die fernere Zukunft ihm dauernde Vorteile über seine eigentlichen geographischen Gegebenheiten hinaus bringen. Auch förderte die Berliner Regierung aus politischen Gründen tatsächlich den Durchgangsverkehr auf dem südlichen Wege über Kassel unter Zurücksetzung der bequemeren Straße über Hannover. Aber freilich nur, wenn und solange die diplomatischen Beziehungen zwischen den beiden Ländern ungetrübt waren; und dies war leider durchaus nicht immer der Fall.

Verschiedene wichtige, dem Lauf der kurhessischen Flußtäler folgende Verkehrszüge stempelten Kurhessen zum „Straßenland". Zunächst sei auf die Verbindung der Hansestädte mit Frankfurt und dem westlichen Süddeutschland hingewiesen, die den hessischen Durchgangsverkehr in nordsüdlicher Richtung belebte. Weiter ist in diesem Sinne hinzuweisen auf Kurhessens Mittellage zwischen den beiden großen Handels- und Messestädten Frankfurt und Leipzig. Die natürliche Verbindungsstraße zwischen beiden ging durch das Kinzig- und Fuldatal und weiter durch Thüringen. — Die südliche Umgehungsstraße durch Franken konnte nicht ernstlich mit der hessischen Straße wetteifern. — Auch hier eröffneten sich also für die Kasseler Regierung Möglichkeiten,

aus weitsichtiger Verkehrspolitik und geschicktem Eingehen auf die Bedürfnisse der Nachbarn besondere Vorteile zu erzielen.

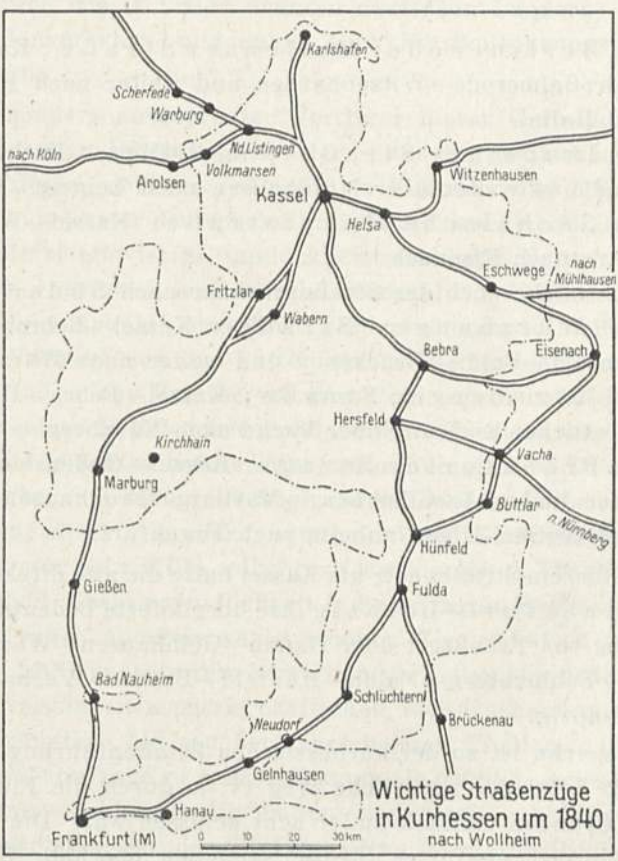
Dem damaligen partikularistischen Standpunkt durfte es schließlich noch als ein besonderer Glücksfall erscheinen, daß Kurhessen Frankfurt von drei Seiten umfaßte, und damit Handel und Verkehr dieses bedeutenden Stadtstaates stark beeinflussen konnte.

Zusammenfassend ist über die kurhessische Verkehrslage zu bemerken, daß durch die geographischen Gegebenheiten und die allgemeinen politischen Zustände Hessen um 1830 mit sehr guten Zukunftsaussichten der weiteren Entwicklung seines Verkehrs entgegensehen konnte. Kurhessen hatte für den deutschen Binnenverkehr eine besondere Bedeutung, die indessen zum guten Teil nur der damaligen politischen Mächtegruppierung in Deutschland verdankt wurde und insofern zeitgebunden war. Die Zielpunkte der großen Straßenzüge, die das Land durchquerten, lagen durchweg im benachbarten deutschen „Ausland". Dank der Gunst seiner Lage zwischen den Stromgebieten des Rheins und der Elbe zog Kurhessen Vorteil aus Verkehrsspannungen, die an sich auch auf anderen Wegen ausgeglichen werden konnten. Der Vorzug der kurhessischen Straßen war, daß sie vielfach kürzer als die Umgehungsstraßen und in gutem Zustande gehalten waren.

Dabei hatte sich gegenüber den ursprünglichen natürlichen Gegebenheiten die Straßenführung Kurhessens schon bis 1830 erheblich verändert. Waren in älterer Zeit wesentliche Verkehrszüge nur die drei: Nord—Süd (Hansestädte—Süddeutschland), Ost—West (Köln—Kassel—Halle) und Südwest—Nordost (Frankfurt—Leipzig) gewesen, so war im Laufe der Zeit um Kassel ein viel- und engmaschiges Straßennetz entstanden, so daß die durch keinerlei zwingenden Schnittpunkt jener Straßen begünstigte Verkehrslage der Residenzstadt fast an der Nordgrenze des Landes durch geschickte territoriale Straßenpolitik weitgehend verbessert worden war. Die Umbildung des Straßennetzes zum Eisenbahnnetz aber konnte bei Fortführung solcher partikularistischer Verkehrspolitik nur ungünstig beeinflußt werden. Bei der Eisenbahnpolitik durfte es sich nicht mehr um die Vorteile einzelner Residenzen oder gar nur Provinzstädtchen handeln, sondern das Streben eines Durchgangslandes, wie Kurhessen es nun einmal war, mußte darauf gerichtet sein, seine Stellung als Straßenland durch den möglichst raschen Ausbau eines für den Gesamtverkehr günstigen Eisenbahnsystems sich zu erhalten.

Um demgegenüber den tatsächlichen Verlauf und die Einzelheiten der späteren kurhessischen Eisenbahnpolitik überschauen und beurteilen zu können — die, um es vorwegzunehmen, sich leider ganz an die über-

kommene Straßenpolitik anschloß —, muß zunächst der Blick auf das 1830 vorhandene Straßennetz, wie es sich um den Knotenpunkt Kassel gruppiert hatte, gelenkt werden.



Kartenskizze 2

Die Verbindung Kassels[1] nach dem Norden und Westen wurde durch drei große Straßen vermittelt, nämlich:

1. Die Holländische Straße: Kassel—Niederlistingen—Warburg und durch Westfalen zum Niederrhein.
2. Die Volkmarser Straße: Kassel—Niederlistingen—Volkmarsen und durch Waldeck nach Köln.

[1] Vgl. die Kartenskizze 2; die Zusammenstellung der hessischen Straßen bei Wollheim und die „Eisenbahn und Postkarte von Kurhessen" von Siebert.

3. Die Bremer Straße: Kassel—Hofgeismar—Carlshafen und weiter in nördlicher Richtung (wobei sie später noch den Kreis Rinteln berührte).

Von den wichtigsten Straßen nach Osten sind wieder drei zu nennen:

1. Die Berliner oder Hallenser Straße: Kassel—Helsa—Großalmerode—Witzenhausen und weiter nach Heiligenstadt und Halle.
2. Die Leipziger Straße: Kassel—Helsa—Eschwege—Wanfried und weiter über Mühlhausen nach Leipzig.
3. Die Sächsische Hauptstraße: Kassel—Waldkappel—Netra nach Eisenach.

Endlich bliebe noch der Straßenverkehr nach Süden zu nennen:

1. Die Würzburger Straße: Kassel—Bebra—Hersfeld—Hünfeld—Fulda—Brückenau und weiter nach Würzburg.
2. Die Nürnberger Straße: Kassel—Bebra—Hersfeld und in östlicher Richtung über Vacha nach Nürnberg.
3. Die Frankfurter Straße: Kassel—Gudensburg—Fritzlar (oder Wabern)—Gilserberg—Marburg—Fronhausen und weiter über Gießen—Bad Nauheim nach Frankfurt.

Neben diesem Straßennetz um Kassel hatte die alte direkte Hauptstraße Frankfurt—Leipzig ihre überlieferte Bedeutung bewahrt. Ihr Weg ging von Frankfurt über Hanau—Gelnhausen—Wächtersbach—Salmünster—Schlüchtern—Fulda—Hünfeld—Buttlar—Vacha nach Eisenach und Leipzig.

Im einzelnen ist zu der kurhessischen Straßenführung noch zu bemerken, daß dabei der natürliche Weg (v. a. durch die Flußtäler) aus politischen Gründen vielfach außer acht gelassen war. Die Würzburger und die Leipzig-Frankfurter Straße verließen oberhalb Hersfeld das Fuldatal und folgten der Haune, um erst kurz vor Fulda wieder auf den natürlichen Weg zurückzukehren. Durch diesen Umweg über eine an sich vermeidbare Wasserscheide konnte das Hessen-Darmstädter Stück des Fuldatals bei Schlitz vermieden werden. Ähnlich umging die Bremer Straße die Stadt Hann.Münden, um bis Carlshafen auf hessischem Boden zu verbleiben, obwohl der Weg längs der Fulda und Weser bequemer gewesen wäre als die Straße über Hofgeismar, und obwohl die Verbindung zu den hessischen Weserdörfern dann nicht durch besondere inländische Straßen über den Reinhardswald hätte vermittelt zu werden brauchen. — Durch diese im Gegensatz zu den technischen Gegebenheiten gewählte Führung des gesamthessischen Straßenabschnitts ausschließlich über inländisches Gebiet ließen sich die bei jeder Grenz-

überschreitung auftretenden Zollschwierigkeiten vermeiden. Aber mit dem Beitritt zum Zollverein war dieser Grund für die partikularistische Straßenführung weggefallen. Es ist nur der stark partikularistischen Haltung zuzuschreiben, daß auch dann noch in Kurhessen (ebenso freilich wie in vielen anderen deutschen Ländern) an der bisherigen Außenverkehrs- und damit auch Straßenführungspolitik festgehalten wurde.

Ein besonders ausgeprägter Vertreter dieser Gesinnung stand in den entscheidenden Jahrzehnten an der Spitze der hessischen Regierung. Friedrich Wilhelm, der von 1831—47 als Kurprinz und Mitregent, und von 1847—66 als letzter deutscher Kurfürst die Geschicke Hessens lenkte, war eine äußerst schwierige, unglücklich veranlagte Natur. Wenn auch eine schwere Jugendzeit und allerlei menschliche Enttäuschungen als mildernde Gesichtspunkte angeführt werden können, so bleibt doch mindestens der Vorwurf auf ihm haften, daß er seinen eigenen Geldbeutel und den Vorteil seiner Familie vor das Wohl seines Landes stellte und in der Wahl seiner Mittel dabei nicht immer wählerisch war. Auch überstieg das Amt, zu dem er berufen war, seine Fähigkeiten. Zu stolz und zu überheblich aber, um darum die Regierungsgeschäfte fähigeren Männern zu überlassen, mischte er sich vielmehr in alle Kleinigkeiten der Verwaltung ein; nur sein Wille sollte in Hessen gelten. Trägheit und Unentschlossenheit, Überempfindlichkeit in Rangfragen, Starrsinn und böser Wille, nebst vielen anderen wenig schönen Eigenschaften wurden ihm nachgesagt. Im Gegensatz zum herrschenden Zeitgeist wurde er als Vertreter einer vergangenen patriarchalischen Weltanschauung empfunden, auf deren Grundlage die neu hereinbrechenden Probleme, insbesondere auch die Eisenbahnfrage zu meistern, kaum als möglich angesehen wurde. Am verhängnisvollsten für die Außen- und damit auch für die Eisenbahnpolitik war aber, daß der Kurfürst keine feste einheitliche politische Linie zu verfolgen imstande war. Durch sein Verhalten bestätigte er immer wieder die Meinung der bei ihm akkreditierten Diplomatenkreise[1], daß mit Kurhessen keine feste und ernste Vertragspolitik zu machen sei. Stets spielten persönliche Momente[2] bei seinen politischen Entscheidungen mit. Die Tatsache, daß Kurhessen auf die Wünsche seiner Nachbarn Rücksicht nehmen mußte, fand, obwohl man stets davon zu sprechen pflegte, in der Art seiner selbstherrlichen Regierung keine Berücksichtigung. Man beachtete nur die eigenen Gesichtspunkte und

[1] Schwemer a. a. O. II, S. 363 ff.

[2] Hier ist vor allem die Sorge für seine Familie zu nennen; diese war nicht erbfolgeberechtigt, da er eine rheinische Bürgerstochter zu seiner Gattin gemacht hatte.

Wünsche, und strebte so in den Verhandlungen die Durchsetzung von Bedingungen an, die für die Nachbarstaaten unannehmbar waren und daher den Fortgang sämtlicher Beratungen hemmten. So wurde die hessische Regierung denn bei allen Verhandlungen möglichst gemieden und insbesondere auch zu den Eisenbahnverhandlungen nur zugezogen, wenn ihre Mitwirkung nun einmal nicht zu umgehen war.

Es besteht kein Grund zur Annahme, daß Friedrich Wilhelm seinem Lande übel wollte, im Gegenteil. Hessen sollte das ackerbautreibende Land, das es immer gewesen war und als das es immer sich gut befunden hatte, bleiben. Für dieses Ziel setzte er sich mit landesväterlicher Fürsorge oder, wenn er Widerstand spürte, mit der nötigen Strenge und beharrlicher Ablehnung aller Neuerungsvorschläge ein. Nur traf er leider in dieser Bestrebung mit den Wünschen seiner Landeskinder gar nicht zusammen, die um so lebhafter die Teilnahme an den Regierungsgeschäften forderten, je mehr sie merkten, daß die zugestandene Verfassung von der selbstherrlichen Regierung ihres Fürsten nicht beachtet wurde. Mit Notwendigkeit mußte sich zwischen Regierung und Volksvertretung jener Gegensatz entwickeln, der als hessischer Verfassungskonflikt in der deutschen Geschichte des 19. Jahrhunderts berühmt geworden ist. Er wirkte sich auch auf die kurhessische Eisenbahnpolitik aus.

Ein letzter vorbereitender Blick muß noch der für wirtschaftspolitische Unternehmungen großen Stils notwendigerweise wichtigen finanziellen Lage des kurhessischen Staatswesens gelten. — Obwohl das Hessenland seinen Bewohnern keine Reichtümer in den Schoß warf, verfügte Kurhessen über ein beträchtliches Aktivvermögen, das 1831 in Durchführung der Verfassung in einen Haus- und einen Staatsschatz geteilt worden war. Ein weiterer bedeutender Kapitalbestand des Landes war der sogenannte Laudemialfonds, der sich aus Ablösungskapitalien im Betrage von etwa 6 Millionen Talern zusammensetzte. Ferner waren große Waldbestände und eine Anzahl Domänen Staatseigentum. Kein anderer deutscher Staat hatte einen gleichen Reichtum an zinstragenden Kapitalien aufzuweisen, die noch dazu durch keine fiskalischen Lasten vermindert wurden[1]. Man konnte daher mit Recht Hessen als einen reichen Staat, wenn auch armes Land bezeichnen[2]. Der Reichtum des Staates kam der Armut seiner Bewohner zu Hilfe: Die Steuern waren niedrig, da ein großer Teil der Staatsausgaben aus den Einkünften des Staatsvermögens bestritten werden konnte. Auch der Baubedarf der als notwendig erkannten kurhessischen Eisenbahnen hätte mit Staatsgeldern

[1] Bähr S. 52.
[2] Elvers S. 18—23.

finanziert werden können. Diese Verwendung der Staatsmittel lag auch besonders nahe, nachdem die Erkenntnis mehr und mehr sich Bahn brach, daß das neue Verkehrsmittel sich gut verzinse. — Zunächst aber lag der Gedanke der Notwendigkeit, geschweige denn der Finanzierung von Eisenbahnen für die hessische Regierung noch in weiter Ferne.

Kapitel I.

Allgemeine Vorverhandlungen und Entwürfe.

Erste Stimmen zur Eisenbahnsache.

Am 1. Januar 1832 trat der Vertrag in Kraft, durch den Kurhessen dem Preußischen Zollverein beitrat. Dieser Zollanschluß bedeutete eine unverkennbare Erweiterung des hessischen Marktes, und wenn auch manche, vor allem wohl der Regierung nahestehende kurhessische Kreise das Zustandekommen des Vertrages mit Mißtrauen betrachteten[1], so konnten doch jedenfalls die Handel- und Gewerbetreibenden nur mit den größten Hoffnungen für Wirtschaft und Verkehr der nunmehr sich anbahnenden Entwicklung entgegensehen. Jede Art Unternehmungslust war angeregt. Im gleichen Jahre 1832 wurde in Hessen zuerst der Gedanke ernstlich erörtert, den Verkehr durch die neue Dampfkraft zu beschleunigen: Am 13. Mai 1832 beantragten einige Kasseler Kaufleute in der Ständeversammlung, daß Eisenbahnen angelegt würden[2]. Über deren Linienverlauf und die Einzelheiten waren sie sich noch nicht einig; nur unfertig wurden einzelne Gedanken vorgetragen; so etwa, wenn die Antragsteller meinten, auch gebirgiges Gelände, das sich in Hessen ja leider nicht umgehen ließe, werde mit Hilfe von kräftigen Pferden oder stehenden Dampfmaschinen überwunden werden können. Aus dieser Eingabe sprach fortschrittlicher Geist, der bei weiterer Pflege dem Lande die führende Stelle im deutschen Eisenbahnverkehr hätte gewährleisten können; er fand alsbald noch seine Bestätigung darin, daß in Kassel drei Persönlichkeiten von den verschiedenen Seiten aus für das neue Unternehmen sich einsetzten, der eine als Erfinder und Konstrukteur, der andere als Baumeister und der dritte als Organisator.

Der erste Platz unter den Förderern des Eisenbahngedankens gebührt dem Oberbergrat Karl Anton Henschel, dem Begründer der weltbekannten Maschinenfabrik. Henschel war einer der ersten Techniker, der sich um die Erfindung einer brauchbaren Dampfmaschine und den Bau eines guten Schienenweges bemühte[3]. Schon zu Beginn des 19. Jahr-

[1] Losch S. 190.

[2] Abl. d. St., a. (Antrag von Hartdegen).

[3] A. v. Mayer, S. 5; vgl. auch Archiv für Eisenbahnwesen 1914, S. 2 ff.

hunderts hatte er einen Dampfwagen gebaut, der auf dem Friedrichsstollen im Meißner Verwendung fand. 1822 hielt er einen Vortrag in Kassel über eine Eisenbahn von Bremen über Kassel nach Frankfurt. 1832 erhielt er auf Betreiben Hassenpflugs 200 Taler Beihilfe für eine Reise nach England, wo er Stephenson kennenlernte. Nach seiner Rückkehr schrieb er an einen Freund: „In der Eisenbahnsache erkenne ich eine Wohltat für die Menschheit und will mich ihr ernstlich widmen, so gut ich vermag“[1]. 1833 gab er eine Schrift heraus: „Über eine neue Konstruktion der Eisenbahn und Anwendung von Preßluft zur Bewegung der Fuhrwerke“. Gleichzeitig wandte er sich in einem Gesuch an das Ministerium um Bewilligung von Geldern zur Ausführung von Versuchen mit komprimierter Luft. Die Regierung forderte daraufhin Gutachten ausländischer „Architekten“ an, die aber zum großen Teil negativ ausfielen. Henschel ließ sich dadurch aber nicht entmutigen. Vielmehr setzte er auch nach dieser Richtung seine Arbeiten energisch fort. Für die damalige Zeit lag auf derselben Linie, daß sich Henschel außerdem auch mit dem „Church'schen Chaussee-Dampfwagen“[2] beschäftigte, einem Vorläufer des Automobils. Nach einem Vorschlag Henschels vom März 1833[3] sollte der zukünftige Verkehr zwischen Eisenbahnen und Straßendampfwagen geteilt werden. Er wollte die Hauptlinien für Eiltransporte als Eisenbahnen anlegen, die wirtschaftliche Erschließung des Landes und die Verbindung der kleinen Orte mit der Eisenbahn aber sollte durch die Chausseedampfwagen erfolgen. Henschel hielt die Eisenbahnen für schneller und besser, aber für zu teuer. Durch diese Teilung erhoffte er eine allgemeine Hebung des Verkehrs.

Der zweite Förderer der kurhessischen Eisenbahnsache, Magistrats-Oberbaurat Dr. Fick, erkannte vom Straßen- und Verkehrswesen her die Bedeutung des neuen Transportmittels. Fick hatte seine Laufbahn in Bayern begonnen und dort bei den Vorarbeiten für den Main-Donau-Kanal Erfahrungen auf dem schwierigen Gebiet des Trassierens gewonnen, die ihm später in Hessen zugute kamen. Seit 1818 stand er an der Spitze des kurhessischen Straßen- und Wasserbauwesens. Von jeher hatte er den Bau einer großen Straße von Bayern zu den Hansestädten als seine Lebensaufgabe[4] betrachtet und er stellte nun seine ganze Kraft in den Dienst der Eisenbahnsache. Nach seiner Meinung mußten die kurhessischen Eisenbahnen das Herz des zukünftigen deutschen Eisenbahnverkehrs ausmachen, zumal er für diesen noch eine be-

[1] Kieckebusch, Brief Henschels vom 28. April 1833.
[2] Vgl. unten S. 19.
[3] Acta Z, c.
[4] Acta Z, d.

deutende Zunahme voraussah, sobald erst alle Zollgrenzen innerhalb Deutschlands gefallen wären. Um Interesse für die kurhessischen Eisenbahnpläne zu erwecken, machte Fick im Jahre 1833 eine Reise nach Hannover, fand dort auch gute Aufnahme und fühlte sich zu der Hoffnung berechtigt, in Hannover werde bald ebenso ein Eisenbahnverein entstehen, wie solche in Bremen, Hamburg, Altona, Braunschweig, Celle, Schweinfurt, Nürnberg und Würzburg schon entstanden waren. Freilich konzentrierte sich in Hannover vorerst das ganze Interesse auf die Verbindung der Landeshauptstadt mit Hamburg; alle sonstigen Pläne traten dort zunächst noch sehr zurück.

Der dritte Förderer der kurhessischen Eisenbahnen, Oberberginspektor Schäffer vom Meißner, trat von vornherein mit klar formulierten Vorschlägen zur Verkehrsorganisation an die Öffentlichkeit. Er erkannte die günstige Verkehrslage Kurhessens und wollte das Land zum Mittelstück einer großen europäischen Nordsüdverbindung machen. Anfang Januar 1833, also schon vor dem von Fr. List veröffentlichten deutschen Eisenbahnplan, erschien von ihm in der „Kasseler Allgemeinen Zeitung" ein Aufsatz: „Über die Vorteile und Ausführungsmittel einer großen Continental-Eisenbahn zur Verbindung der Nord- und Ostsee mit dem Main, der Donau und dem Schwarzen Meer". Den für den Durchgangsverkehr fehlenden schiffbaren Strom wollte Schäffer durch eine Nordsüdeisenbahn ersetzen. Die Verbindung sollte auf dem kürzesten Wege ohne Rücksicht auf zur Seite der Trasse etwa nah belegene Städte hergestellt werden. Diese sollten nur mit Zweigbahnen an die Hauptlinie angeschlossen werden. Auch gedachte er die Eisenbahn so einzurichten, daß man sie mit eigenen Equipagen benutzen und jederzeit mit ausgeruhten Pferden seitwärts ab- bzw. anfahren könne. Innerhalb Kurhessens sollte die Bahn von Kassel aus dem Fuldatal folgen, die Wasserscheide am Distelrasen mit einem Tunnel überwinden und dann das Sinntal entlang nach Bayern führen. Als Seitenverbindung sah Schäffer dabei noch eine Zweigbahn im Kinzigtal in Richtung Frankfurt vor. Mit diesem Entwurf ist zum erstenmal die Untertunnelung des Distelrasens zur Erörterung gestellt. — Mit 12½ Millionen Talern glaubte Schäffer die große Eisenbahn anlegen zu können.

Neben diesen Männern, die sich für das neu entstehende Verkehrsinstrument einsetzten, fehlte es allerdings auch nicht an warnenden Stimmen. 1833 erschien ein Schriftchen: „Über die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland", in dem der Verfasser, Dr. Alexander Lips, seiner Abneigung gegen diese neue Teufelserfindung beredten Ausdruck gab. Manche seiner Gedanken wirken aber auch heute noch durchaus modern; haben sie doch erst in der neuesten Zeit

eine teilweise Verwirklichung gefunden. Denn, bei im großen fortschrittlicher Denkungsart lehnt der Verfasser nicht eigentlich die Fortbewegung von Fuhrwerken durch Dampfkraft, sondern nur die Verbindung des Dampfwagens mit der Schiene ab. Nach seiner Meinung ist die Eisenbahn nur eine Übergangsstufe[1]; die Zukunft gehöre dem „Chaussee-Dampfwagen". Allerdings erfordere das Straßendampffuhrwerk[2] bessere Straßen als die bisher üblichen. Und hier beginnen bei Lips dann von ihm empfohlene Methoden des demnächstigen Straßenbaus[3], die ein eigenartiges Gemisch von unfreiwilliger Komik und von Ahnungsvermögen für die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse darstellen. — Für das damalige öffentliche Interesse lag aber jedenfalls der von Lips empfohlene Chaussee-Dampfwagen noch durchaus abseits, und dementsprechend traten, als es nunmehr darum ging, weitere Kreise der kurhessischen Öffentlichkeit zur Stellungnahme für oder gegen die Eisenbahnpläne zu bringen, weniger Lips als vielmehr Fick und Schäffer in den Vordergrund.

[1] Die Eisenbahnen bringen nach Lips für den Verkehr zu große Nachteile mit. Da sei 1. der unermeßliche Kostenaufwand der Anlage, dann 2. setze der Betrieb einen ungeheuren Verkehr voraus, 3. verliere man bei der Anlage viel Land zum Körnerbau, 4. riefen solche großen Umwälzungen auch Störungen anderer Gewerbe hervor, 5. seien die Eisenbahnen lebensgefährlich und 6. schlössen sie anderes Fuhrwerk auf ihren Wegen aus und bildeten damit nur halbe Maßregeln. Mit Erfolg anzulegen seien sie wohl nur in der Ebene. Lips glaubt, daß im zersplitterten Deutschland seiner Zeit nicht Verkehr genug sei, um solche Anlagen durchzuführen.

[2] Dr. Church's Straßendampfwagen haben nach Lips alle erdenklichen Vorzüge, Stärke und Leichtigkeit, Raum für 56 Personen und große Sicherheit.

[3] Um die Straßen in den besten Zustand zu versetzen, schlägt Lips vor, sie mit Holzgalerien zu bedecken, um sie vor den Unbilden der Witterung zu schützen, evtl. sie regelmäßig zu begießen, damit sie die nötige Feuchtigkeit bekämen (S. 72). Er verlangt, daß vier Fahrbahnen angelegt werden, in der Mitte für Dampffuhrwerk, an der Seite für Spannfuhrwerk und ganz außen für Fußgänger. Zur Hebung der Sicherheit wünscht er, daß auf der einen Seite nur hin-, auf der anderen Seite nur hergefahren werden dürfe (S. 94). Überhaupt hält er es für wichtig, daß mehr Aufsicht auf den Straßen geführt werde. — Gerade diese letzten Gedanken muten in der Zeit der Reichsautobahnen sehr modern an, und es wird erst heute klar, wie richtig manche dieser Vorschläge sind, die eine möglichst große Sicherheit auf den Straßen gewährleisten wollen. Lips konnte allerdings nicht ahnen, wie groß der Verkehr wenige Jahrzehnte später durch die Eisenbahnen wurde. Das Auto hatte noch eine lange Entwicklung durchzumachen, ehe es mit der Eisenbahn in Wettbewerb treten konnte, während die erste deutsche Eisenbahn nur zwei Jahre nach dem Erscheinen seiner Schrift eröffnet wurde.

Die Tätigkeit des kurhessischen Eisenbahnvereins.

Schon im Januar 1833 war es Schäffer gelungen, eine Gesellschaft für Eisenbahnen (d. h. zunächst für eine Eisenbahn von den Hansestädten nach Süddeutschland) zu gründen[1], die am 23. Februar durch einen Erlaß Hassenpflugs als nützlich und lobenswert anerkannt wurde. Zunächst erwuchs zwar gleich nach seiner Gründung dem Verein Schäffers eine unerwartete Konkurrenz durch einen Flamen J. W. Schmitz[2], der mit hochstaplerischen Worten einen „Bund der Völker für Handel und Gewerbe" gründen wollte[3]. Sein Auftreten erregte anfangs auch eine gewisse Verwirrung in Kassel. Bald aber mußte Schmitz bemerken, daß er in Kurhessen nicht die erstrebte führende Stellung gewinnen könnte, und so verschwand er nach kurzer Zeit wieder aus Kassel. Dagegen hat Schäffers Verein im kurhessischen Bereiche die ersten Schritte ernstlicher Planung für die Eisenbahnbauten getan. — Die Gesellschaft beauftragte einen Ausschuß[4] mit der Einzelbearbeitung ihrer Ziele: Verhandlungen mit anderen Vereinen und den beteiligten Regierungen, allgemeinen Verkehrsermittlungen, Geländeuntersuchungen und Kostenanschlägen; alle Mitglieder mußten nach Kräften zur Ausführung des Unternehmens beitragen; die Kosten sollten gemeinschaftlich, wenn möglich durch Aufbringung von Kostenaktien, beschafft werden. — Hassenpflug als Chef des damaligen kurhessischen Ministeriums versprach, die Gesellschaft bei ihren Bemühungen und auch bei gegebenenfalls sich ergebenden Schwierigkeiten zu unterstützen; auch stellte er technische Hilfskräfte unentgeltlich zur Verfügung. Die Regierung selbst aber wollte mit eigenem Vorgehen erst abwarten, was im übrigen Deutschland an weiteren Schritten in der Eisenbahnsache unternommen werde.

Der Eisenbahnverein[5] strebte bei seinen Arbeiten vor allem dahin, der Hauptstadt Kassel von vornherein eine hervorragende Stellung als Knotenpunkt zu sichern. In diesem Sinne wurden die verschiedensten Möglichkeiten überlegt und großartige Pläne entworfen. Insbesondere erwog man eine Ostwestbahn Magdeburg—Kassel—Köln, und versuchte, bekannte Persönlichkeiten in den betreffenden Gebieten für den Plan zu interessieren. Fick insbesondere stellte Anfragen[6] an führende Männer

[1] Acta, Z c.

[2] Acta, Z a.

[3] Verfassungsfreund, Jgg. III, 27. Februar 1833. Auf die von Firnhaber schon ausführlich beschriebene Episode sei hier nur kurz hingewiesen.

[4] Mitglieder dieses Ausschusses waren Fick, Habich, Hartdegen, Hartwig, Henschel, Meisterlin, Pfeiffer, Schwarzenberg und v. Waitz.

[5] Acta, Z d.

[6] Grosheim S. 237.

in den Nachbarstaaten; aber er hatte bei diesen wenig Glück: Lawes-Hannover erklärte, er wolle keine Bahn nach Kassel haben[1]. — Wolf-Hamburg antwortete bürokratisch, sein Senat werde verfügen, wenn es erforderlich sein sollte. — Ebenso wenig ließ sich Nathusius in Magdeburg gewinnen, da er fürchtete, daß die Verkehrsspannung zwischen Magdeburg, Kassel und Köln nicht groß genug sei, um die Anlagekosten einer Eisenbahn durch das gebirgige Gelände zu decken. Überhaupt schien in Preußen das Interesse für diese Bahn damals noch nicht sehr groß zu sein. Dort wurde auch eine Ostwestbahn Magdeburg—Minden—Elberfeld—Düsseldorf eventuell mit nur einer Anschlußbahn Halle—Kassel—Lippstadt erwogen, und so betonte Beuth auf Ficks Anfrage, daß nur wenige der vorgeschlagenen Eisenbahnpläne ausgeführt werden könnten und nur rentable Bahnen in Frage kämen, da der preußische Staat nicht gerne Zinsgarantien übernehmen wollte. Auch ohne positive Erfolge bei diesen Bemühungen bleibt dem kurhessischen Eisenbahnverein jedenfalls das Verdienst, schon in der frühesten Eisenbahnzeit die Verbindung mit den führenden Männern der Nachbarländer aufgenommen zu haben in der richtigen Erkenntnis, daß die Anlage von Eisenbahnen eine große nationale Angelegenheit sei, die über den engen Rahmen der kurhessischen Bedürfnisse hinausgehe und deswegen im Einvernehmen mit den angrenzenden Staaten ausgeführt zu werden verdiene. Dementsprechend plante man auch schon in jener ersten Zeit die Annäherung der verschiedenen Vereine zu einem geschlossenen System. In allen deutschen Ländern wurden Petitionen an die Regierungen um Erlaß allgemeingültiger Eisenbahnbestimmungen (z. B. über gleiche Spurweite) gerichtet.

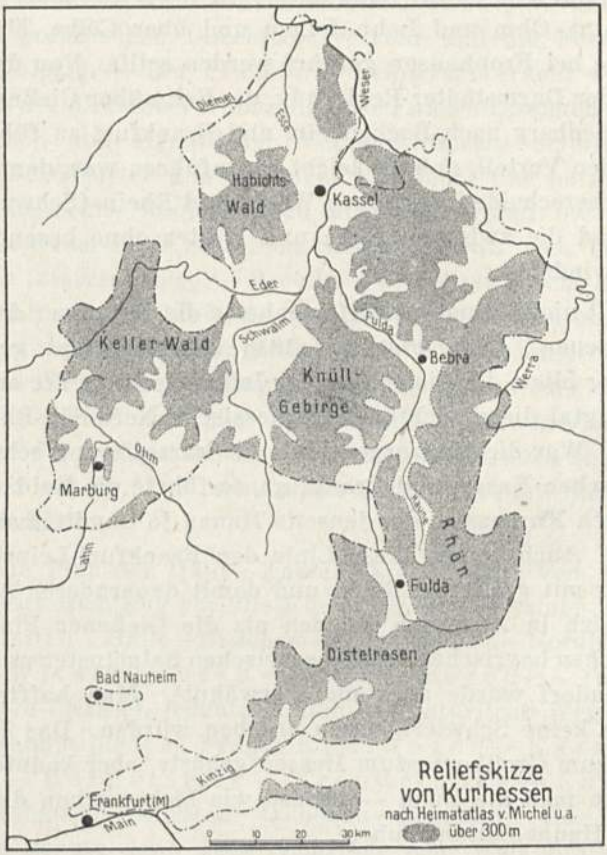
Dem ersten Versuch, die hessischen Stände für die Eisenbahn zu interessieren, blieb der Erfolg versagt (16. August 1834). Der Vorstoß wurde von Schäffer unternommen, aber unter den Abgeordneten war eine Anzahl scharfer Gegner der neuen Idee, die die Eisenbahn für einen „Luxusartikel" hielten[2].

Inzwischen hatten sich in fast allen größeren und kleineren Städten des Landes Eisenbahnvereine gebildet, die ihr Gebiet auf die Bauwürdigkeit von Eisenbahnen untersuchten, und von überall her kamen an die Regierung Gesuche um ihre Unterstützung. Die kleinsten Provinzplätze glaubten, beim Bau der Eisenbahnen berücksichtigt werden zu müssen.

[1] Diese Absage erfolgte vermutlich aus Sorge um den Zwischenhandel. Hannover war damals ein wichtiger Stapelplatz.

[2] Losch S. 222. Abg. Buttlar. — Daraufhin prägte der Kasseler Volkswitz das Wort: „Die Eisenbahn in ihrem Lauf hielt weder Ochs noch Bähr mehr auf" (damit wurde auf die Namen bekannter Eisenbahngegner angespielt).

Angesichts solcher Unübersehbarkeit und Ziellosigkeit war es zweifellos das politisch zweckentsprechendste, wenn der Staat, vermutlich auf Betreiben Hassenpflugs[1], am 27. Dezember 1834 dem Kasseler Eisenbahnverein 5000 Taler zur Verfügung stellte, um die Kosten der Vorarbeiten zu bestreiten, und die Aufgabe der ersten Klärungen damit diesem Verein überlassen wurde.



Kartenskizze 3

Dank seiner günstigen geographischen Lage[2] konnte Kurhessen vor allem mit zwei durchgehenden Eisenbahnen rechnen: Mit der Nordsüdlinie zur Verbindung der Hansestädte mit Süddeutschland (als kurhessische Bahn von Kassel nach Frankfurt bzw. Bayern), und außerdem mit einer Ostwestbahn, die im Norden des Landes vor allem

[1] Grosheim S. 238.

[2] Vgl. Karte 3, Reliefskizze von Kurhessen.

für den preußischen Durchgangsverkehr und im Süden hauptsächlich für die Verbindung der Handelsstädte Frankfurt und Leipzig bestimmt sein mußte. Im einzelnen aber war bei beiden Strecken die Frage der Linienführung durchaus problematisch. Bei der Verbindung der Landeshauptstadt Kassel mit Frankfurt, der sogenannten Main-Weser-Bahn, wünschten die Bewohner der westlichen Provinzen des Kurfürstentums, daß die Bahn auf dem naturgemäß kürzesten Wege den Tälern der Fulda, Eder, Schwalm, Ohm und Lahn folgen und über Cölbe, Marburg[1] zur Landesgrenze bei Fronhausen geführt werden sollte. Von da ab war es dann Sache der Darmstädter Regierung, die Bahn über Gießen, Butzbach, Nauheim, Friedberg nach Bockenheim und Frankfurt zu führen. Diese Linie hatte den Vorteil, daß sie leicht auszuführen war, denn sie konnte die zwei Wasserscheiden: zwischen Weser und Rhein (Schwalm-Ohm bei Neustadt) und die zwischen Lahn und Wetter ohne besondere Kunstbauten überwinden.

Aber mit nicht minderem Eifer nahmen die Bewohner der östlichen, zum Teil „neuen" (d. h. erst seit 1815 zum Kurstaat gekommenen) Provinzen, vor allem die Einwohner der Industriestädte der oberen Fulda und im Kinzigtal diese wichtigste kurhessische Nord-Süd-Bahn für sich in Anspruch. War die Marburger Linie die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Kassel und Frankfurt, so führte die Fuldaer Linie am längsten durch Kurhessen, das jenseits Hanau ja unmittelbar an Frankfurt grenzte. Auch konnte diese Linie den Frankfurt-Leipziger Durchgangsverkehr mit größerem Recht und damit dauernderer Aussicht auf Erfolg für sich in Anspruch nehmen als die Gießener Planung. Das kleine Stückchen bayrischen Gebietes zwischen Salmünster und Wächtersbach bei Neudorf wurde noch nicht erwähnt[2]. Man hoffte wohl, daß darüber sich keine Schwierigkeiten ergeben würden. Das Fuldatal bei Schlitz, das zum Großherzogtum Hessen gehörte, aber konnte umgangen werden, wenn man die Bahn — ebenso wie bisher schon die Straße — dem Tal der Haune entlang führte.

Da Fick als Baufachmann die Möglichkeit der Anlage der Bahn auch über Fulda bejahte, nahm die Öffentlichkeit die Frage des Für und Wider beider Linienführungen mit größtem Interesse auf und beleuchtete sie in verschiedenen Gutachten und Richtungen. Lokalpatriotismus und

[1] Oder auch statt dessen mit Umgehung Marburgs vom Plausdorfer Hof am Herrenwald durch den Ebsdorfer Grund. Bei diesem Vorschlag hoffte man, die Kosten der Ohm- und Lahnregulierung zu sparen (B. Jakob, S. 302 ff.). — Abl. d. Reg. a.

[2] Die früheste Erwähnung, daß die Fuldaer Bahn bei Neudorf bayerisches Gebiet berühren müßte, findet sich bei Nagler 1838.

Gesichtspunkte des persönlichen Vorteils der Antragsteller vermischten sich mit allgemeinen Vorstellungen und grundsätzlichen Gedanken über die gegenwärtige und zukünftige Verkehrslage Kurhessens.

Erschwert wurde die Gewinnung eines Überblicks aber noch dadurch, daß von Anfang an in diese Pläne auch die zweite kurhessische Hauptbahn in ostwestlicher Richtung mit hineinspielte. Diese Bahn sollte — wie schon erwähnt —nach Möglichkeit zwei Verkehrszüge vereinigen, den preußischen Durchgangsverkehr und die Fernverbindung Frankfurt—Leipzig. — Der Frankfurt—Leipziger Verkehr war in erster Linie stets an der direkten Verbindung über Fulda—Eisenach interessiert. Ihre wirklichen und eigentlichen Verkehrswünsche erfüllt zu sehen, durften die Frankfurter und Leipziger Kaufleute nur hoffen, wenn es gelang, die hessische Regierung zu überzeugen, daß die Anlage der Fuldaer Main-Weser-Linie mit einem Seitenanschluß nach Thüringen im kurhessischen Interesse liege. — Preußens Verkehrswünsche dagegen konzentrierten sich auf eine Linie, die von Halle nach Kassel und weiter vor allem in Richtung Köln führen sollte. Diese Bahn konnte entweder auf dem kürzesten Wege über Nordhausen—Sangerhausen oder entsprechend der alten Leipziger Straße über Mühlhausen—Eschwege, oder schließlich, dem Lauf der sächsischen Hauptstraße folgend, auch über Weimar—Gotha geführt werden. Die technischen Schwierigkeiten waren bei allen Lösungen erheblich.

Der erste Plan der Halle—Kassel—Kölner Bahn vom 1. Juni 1837 sah die kürzeste Richtung vor, die Kurhessen nur in seinen nördlichsten Kreisen schnitt[1]: Halle—Eisleben—Sangerhausen—Nordhausen—Heiligenstadt — Witzenhausen — Großalmerode — (oder Witzenhausen—Nieste—Kassel, jedenfalls kam der natürliche Weg über Hann. Münden überhaupt nicht in Frage) Kaufungen — Kassel — Grebenstein — Hofgeismar — Trendelburg — Carlshafen (oder Heckershausen—Ehrsten—Liebenau—Preußen). Ihre Fortsetzung in Westfalen konnte dann über Scherfede oder über Brakel, Driburg, Altenbeken gehen. Dieser Bahn wurde für Kurhessen große Bedeutung zugemessen, insofern sie Anschluß nach Köln, Düsseldorf, Minden einerseits und Leipzig, Dresden, Berlin andererseits brachte. Mit Rücksicht auf diese vielen Anschlüsse wurde sie auch als Fortsetzung für die Kassel—Frankfurter Bahn sehr günstig bewertet, und in Berlin bildete sich denn auch alsbald ein Verein der Halle—Lippstädter Eisenbahn, der auf seine Eingabe vom 1. Juni 1837 für Preußen die Genehmigung erhielt, Messungen im Sinne seines Eisenbahnplans vorzunehmen.

[1] Abl. d. Reg. a.

Die Haltung des Kurfürsten und der kurhessischen Regierung.

Verhielt sich die kurhessische Regierung nun ebenso freundlich zu den Eisenbahnplänen wie die preußische? Man muß zugeben, daß sie die Pläne wohlwollend gefördert hat, solange Hassenpflug an der Spitze stand. Zweifellos ist es nur ihm zu verdanken, daß sich das Außenministerium[1] seit 1835 in Eisenbahnangelegenheiten mit den Nachbarstaaten in Verbindung setzte, wenn auch diese Verhandlungen in den ersten Jahren fast ausschließlich auf den Austausch der Gesetze, Statuten und Konzessionen sich beschränkten. Nicht nur Reisen anderer ins Ausland unterstützte Hassenpflug, um neben anderen technischen Errungenschaften seiner Zeit auch das neue Verkehrsmittel gründlich untersuchen zu lassen, sondern er selbst sogar fuhr im Februar 1836 nach Belgien, um die dortige fortgeschrittene Industrie und besonders die „Dampfmaschinen-Etablissements" kennen zu lernen. Wahrscheinlich war es wiederum seiner Initiative zu danken, daß am 12. März 1836 der Beschluß[2] gefaßt wurde, die Strecke Kassel—Hersfeld—Fulda zu nivellieren. Über den späteren Bau war damit zwar noch nichts entschieden. Die Regierung hatte aber die demnächstigen Entscheidungen insofern gefördert, als die Gewinnung eines gründlichen Überblicks über die technischen Schwierigkeiten dieser Linienführung nunmehr in sicherer Aussicht stand. Den Kurprinzen für Sinn und Art seines Vorgehens in der Eisenbahnsache innerlich zu erwärmen, gelang Hassenpflugs Bemühungen aber offenbar nicht. Vielleicht befürchtete Friedrich Wilhelm, daß diese beweglichen Dampfmaschinen weitere Industriezweige in sein Bauernland bringen und dessen Charakter zu seinem Schaden verändern möchten. Jedenfalls war er zu irgendeinem Eisenbahnbau vorläufig noch durchaus nicht entschlossen, sondern er ließ nur seinen Untertanen nach, müßige Überlegungen über die zukünftigen Bahnen und deren Linienführung anzustellen. Die Bewilligung geringer Summen für Voruntersuchungen und unentgeltliche Auskunftserteilung und Beratung durch Staatsbehörden und Beamte verpflichtete zu nichts. So zog denn die Regierung zunächts nur Erkundigungen bei allen in Frage kommenden Stellen ein. Die Entscheidung mußte ja auch reiflich überlegt werden, da jedenfalls feststand, daß die Eisenbahnen sowohl die Kapitalkraft des Landes ungemein belasten, wie die Gestaltung des gesamten zukünftigen Verkehrs des Landes maßgebend bestimmen würden.

---

[1] Min. d. A., r.

[2] Abl. d. Reg. a.

Verkehrspolitisch sprachen die wichtigsten Gutachten über die Main-Weser-Bahn zugunsten der Fuldaer Linie[1] mit der Begründung, daß die Notwendigkeit einer Eisenbahn von Industrie und Handel der von ihr durchzogenen Gegend abhinge, daß in dieser Beziehung das Fuldaer Gebiet das überlegene, und die Marburger Linie nur unbedeutend sei; letztere werde sich nur durch den Verkehr ihrer Anschlußstrecken rentieren können.

Hingegen müssen die Ergebnisse der Voruntersuchungen der Fuldaer Linie sehr wenig befriedigend gewesen sein; denn mit Rücksicht auf die „Terrainschwierigkeiten" sprach sich der Ausschuß des Eisenbahnvereins am 13. August 1837 für die Marburger Linie aus, wobei er zugleich der Hoffnung Ausdruck gab, daß durch diese Bahn Industrie und Gewerbe in Oberhessen gehoben werden würden. In diesem Gutachten war für die Main-Weser-Bahn folgende Richtung vorgesehen: Frankfurt—Bockenheim[2]—Friedberg—Nauheim—Butzbach—Gießen—Marburg—Kirchhain—Neustadt—Treysa, am linken Ufer der Schwalm entlang bis zur Mündung in die Eder, die bei Lohre überschritten werden sollte, an der Eder entlang bis zu ihrer Mündung in die Fulda und dann die Fulda abwärts bis Kassel. Immerhin war damit noch nicht endgültig gegen die Hanau—Fuldaer Linie entschieden. Man glaubte zwar, daß zwei Parallelbahnen nach Frankfurt „nicht rentieren würden, mithin nicht angelegt" werden dürften[3], hielt aber auch danach weiterhin gründliche Vorarbeiten in beiden Richtungen für nötig.

Im Juni 1837, wenige Tage vor seinem Sturz, empfahl Hassenpflug dem Landtag noch ein Gesetz über Abtretung von Grundeigentum für den Eisenbahnbau[4]. Die Stände waren inzwischen von ihrer ablehnenden Haltung abgegangen und genehmigten das vorgeschlagene Gesetz am folgenden Tage, da sie seine Bedeutung als notwendige Vorbereitung für den Eisenbahnbau erkannten. Aber Hassenpflugs Nachfolger, von Hanstein, stand seinem Vorgänger im Verständnis für das neue Verkehrs-

[1] Eisenbahnverein 27. Juli 1836; Handels- und Gewerbeverein, Kassel, 25. Juli 1837; Handels- und Gewerbeverein Hanau 24. August 1837.

[2] Bockenheim mußte als kurhessische Stadt im Westen Frankfurts natürlich berührt werden, wenn es auch ein kleiner Umweg für die Bahn wurde. Die Linienführung über das kurhessische Bad Nauheim war hingegen von Natur aus gegeben.

[3] Der Gedanke, daß schon in absehbarer Zeit beide Bahnen nötig sein würden, tauchte früh auf und wurde von Fick schon bei den ersten Verhandlungen mit Preußen ausgesprochen. Vermutlich fanden aber optimistische Betrachter über das zukünftige Ausmaß des hessischen Eisenbahnverkehrs wenig Glauben. Man blieb bei der Meinung, es handelte sich um ein Entweder-Oder.

[4] Losch S. 204.

mittel weit nach. Wenn allerdings am 28. Dezember 1837 der kurhessische Gesandte in Berlin, von Wilckens, die Instruktion erhielt, daß die zu eifrige Betreibung der Eisenbahnangelegenheiten nicht den Intentionen der Regierung entspreche, so braucht diese Instruktion nicht unbedingt aus Gleichgültigkeit dem Eisenbahnproblem gegenüber erfolgt zu sein. Auch bei anderer Einstellung konnte sie aus taktischen Erwägungen des neuen Regierungschefs erwachsen sein. Denn für den weiteren Blick einer kurhessischen Regierung war unschwer zu erkennen, daß es für Preußen eine Lebensfrage war, die Verbindung zwischen seinen westlichen und östlichen Gebieten über Kurhessen zu erlangen, solange die nördliche Verbindung über Hannover durch den mit diesem Königreich anhaltenden Wirtschaftskrieg in Frage gestellt blieb. Durch eine kluge Politik des Zögerns bei im Grunde positiver Einstellung zu dem Bauvorhaben hätte also Kurhessen wahrscheinlich erhebliche Bauzuschüsse erlangen, unter Umständen sogar die ganzen Kosten für die Ostwestbahn in seinem Gebiet sparen können. Aber eine entsprechend zielbewußte einsichtige und vor allem im Grunde doch eben positive Führung der Politik war zur Zeit des letzten hessischen Kurfürsten ziemlich ausgeschlossen.

Kurhessische Eisenbahnpolitik bis Ende 1838.

Einstweilen war es nur Fick, der von behördlicher Seite aus die Eisenbahnsache zusammen mit dem Eisenbahnverein in die Hand zu nehmen versuchte. In einem Vortrag vom 31. Januar 1838 entwickelte er seine Grundsätze über das künftige hessische Eisenbahnsystem. Dabei bekannte er sich als eifriger Verfechter der Fuldaer Bahn, an deren technische Ausführbarkeit er mit Sicherheit glaubte[1]. Damit ergaben sich aber auch nach außen Konfliktstoffe. Denn auf Grund der Erfahrungen bei den verschiedenen 1838 in Deutschland bereits bestehenden Eisen-

[1] In seinem gedruckten Vortrag: „Die kurhessischen Eisenbahnen" meinte Fick, daß die Marburger Linie zu nahe am Rhein liege, der an seinen Ufern entlang doch bald eine Eisenbahn bekomme, die Fuldaer Bahn dagegen sei ohne Rivalin und würde großen Zufluß aus Thüringen, Sachsen und Bayern bekommen. Außerdem vertrat er die Ansicht, daß Industriegegenden die Eisenbahn am nötigsten hätten. Die beiden geplanten Anschlußbahnen Kassel-Halle und Kassel-Lippstadt würden der hessischen Residenz einen ganz besonderen Platz im deutschen Eisenbahnverkehr geben. Er läßt dabei nur außer acht, daß in diesem Fall der Hauptdurchgangsverkehr Frankfurt-Leipzig nicht über Kassel ging, Kassel also nicht als Stapelplatz zwischen die beiden großen Handelsplätze treten konnte. Diesen Verzicht aber konnte man freiwillig vom Kurfürsten niemals erwarten. — Nach Ficks Plan sollte Kassels besondere Bedeutung auf der durch seine natürliche Lage gegebenen Kreuzung des Nordsüd- und des preußischen (nicht Frankfurter) Durchgangsverkehrs beruhen. So meinte er, die beiden vorgeschlagenen Linien Kassel—Fulda—Frankfurt und Kassel—Halle

bahnen: Nürnberg—Fürth, Leipzig—Dresden und Berlin—Potsdam bestand allgemeines Einverständnis, daß das neue Verkehrsmittel auch für Deutschland sich eigne, und überall traten die jeweils benachbarten deutschen Regierungen untereinander in Fühlung, um über die bestmögliche Führung und Anlage der Eisenbahnen zu beraten. Dank der geographischen Lage gewannen dabei die kurhessischen Planungen im übrigen Deutschland und besonders in Preußen das allergrößte Interesse. Die kurhessische Regierung sah sich in ernsthafte Beratungen einbezogen und von preußischen Ratschlägen verschiedener Stellen und Persönlichkeiten umworben[1]. Die letzteren versuchten, der kurhessischen Regie-

bedingten sich gegenseitig, denn für die Richtung über Fulda könne der Frankfurt-Leipziger Verkehr in Anspruch genommen werden, der aber wegen zu hoher „Speditions- und Verpackungskosten" nicht für den Umweg über Marburg—Kassel in Frage komme. Die technische Ausführung dachte er sich gar nicht so schwierig. Da sich Steigungen bis zu einem Verhältnis von 1/150 in Mitteldeutschland nicht vermeiden ließen, könnten nicht, wie in England, große Lokomotiven verwendet werden, sondern nur kleine Transportwagen, die aber auch nur schwächere Schienen erforderten. Das bedeute aber wieder eine Verminderung der ersten Erbauungs- und Unterhaltungskosten. Es müßten ja auch nicht gleichzeitig ganze Schiffslasten befördert werden, sondern es sei besser, wenn alle zwei Stunden ein Zug führe. . . . Auch erscheint hier nochmals der Gedanke, steile Stellen könnten ja mit kräftigen Pferden bewältigt werden.

[1] Schreiben des Generals v. Borstell/Koblenz, und des preußischen Kriegsministers Rauch; ein ausführliches Promemoria des preußischen Ministers Nagler vom 9. April 1838 (Acta Z b).

Nagler meinte, Kassel solle Knotenpunkt werden zwischen Ost und West, zwischen Nord und Süd. Es solle Berlin, Leipzig, Magdeburg und Halle mit Frankfurt, Koblenz, Köln, Paris, Brüssel, Antwerpen, London pp. und Hamburg, Bremen, Hannover, Minden, Köln und Koblenz mit Nürnberg, Augsburg, München, Wien pp. verbinden (er kannte die Vorliebe des Kurprinzen für seine Residenz und rechnete bei dieser übertreibenden Darstellung mit dem Allerhöchsten Wohlwollen in Kassel). Eine solche Konzentrierung sei aber nur möglich bei der Wahl der Eisenbahnlinie über Gießen. Anderenfalls sei der Umweg für Preußen zu groß, und man werde andere Wege über Langensalza—Vach bzw. über Braunschweig—Hannover vorziehen. Auch Kurhessens Interesse erfordere die Führung der Eisenbahn über Marburg, denn die Hoffnung auf den bayerischen Verkehr bei Fulda sei unbegründet, der bleibe bei Aschaffenburg—Würzburg. Außerdem würde Sachsen bei der Wahl der Linie über Fulda einen Anschluß nach Leipzig zu erhalten suchen, wodurch die Halle-Kasseler Bahn in Frage gestellt würde. — In seiner Fürsprache für die Marburger Linie läßt Nagler die stärksten Geschütze auffahren, wenn er darauf aufmerksam machte, daß die Fuldaer Linie zwar Kurhessen in langer Strecke durchziehe, „jedoch mögte die kurhessische Anwohnerschaft dieses schmalen Landstrichs, welche Vortheile von dieser Bahn ziehen könnte, zusammen genommen nicht größer sein, als die an der Bahn, die von uns projektiert wird, weil diese Bahn durch das Herz des Landes zieht. Einen ebenso großen Vortheil wie Kurhessen, würde das

rung nahezubringen, daß es in ihrem eigenen Interesse liege, die Main-Weser-Bahn über die westliche Marburger Trasse zu bauen, denn nur in diesem Fall könne auf den Bau der anschließenden preußisch-kurhessischen Ostwestbahn gerechnet werden.

Tatsächlich gelang es auch der preußischen Politik, die kurhessische Diplomatie auf derartige Betrachtung der Dinge einzustellen. Kurhessen ist sich seiner weitgehenden Schlüsselstellung auch gegenüber der nördlichen (Hannoverschen) Ostwestbahn — wegen Rinteln — offenbar nicht bewußt geworden. Wenigstens ist in den kurhessischen Akten dieser frühen Zeit nirgends der Gedanke zu finden, daß Preußen doch eigentlich der geographisch Abhängige wäre und Kurhessen es in der Hand hätte, zu welchen Bedingungen es Preußen überhaupt eine Ostwestverbindung ermöglichen wollte. — Fick seinerseits aber ließ sich von den preußischen Argumentationen zugunsten des Gießener Weges nicht blenden. Er beharrte auf der Fuldaer Linie und stellte in einem Antwortschreiben an Nagler vom 7. Mai 1838[1] sie in beredten Worten als auch für Preußen günstig dar. Vermittelnd schloß er sein Schreiben mit der Hoffnung, daß der Verkehr für eine einspurige Bahn mit Ausweichgleisen schon nach wenigen Jahren zu groß und dann auch die zweite Bahn über Marburg angelegt werden könnte. — Die hessische geographische Überlegenheit Preußen gegenüber auszuwerten, scheint allerdings Fick, ebensowenig wie dem kurhessischen Gesandten in Berlin, von Wilckens, in den Sinn gekommen zu sein. Denn auch ein dem In-

Ausland, nemlich das angrenzende Baiern und der Vogelsberg haben, wenn die Bahn über Hanau geführt würde." — Dieser Gedanke mußte dem Kurprinzen einleuchten. Die Überlegung, daß er durch seine Bahnen einem Nachbarstaat ebenso viele, oder gar noch mehr Vorteile zuführte, hatte etwas Erschreckendes. Wenn dann noch die Möglichkeit hinzukam, den ganzen Frankfurt-Leipziger Verkehr über Kassel zu lenken, mußte die Marburger Bahn im Kurs steigen. — General v. Borstell und Kriegsminister Rauch befürworteten die Marburger Linie aus militärischen Gründen, sie sei die günstigste Verbindung nach Koblenz und zur preußischen Westgrenze.

[1] Preußen erstrebe offenbar vor allem eine schnelle Verbindung mit Koblenz; diese aber werde doch schon durch Lippe und Rhein hergestellt. Die Bahn über Gießen habe zwei Wasserscheiden zu überwinden, das bedeute zwei Verzögerungen. Bei Schlüchtern dagegen bestehe die Möglichkeit, mit einer zweiten Lokomotive und einer kürzeren steileren Rampe (1/50) nur ganz geringe Verzögerungen eintreten zu lassen. Für die Städte Lippstadt, Paderborn, Münster, Köln und Preußisch-Minden sei die kurhessischerseits geplante Bahn nur dann günstig, wenn die Bahn sie auch mit Hersfeld, Meiningen, Coburg, Bamberg, Nürnberg, und von Schlüchtern abzweigend mit Gemünden, Würzburg, Augsburg und München, von Wertheim aus nach Orb und Aschaffenburg verbinde. Lippstadt würde auf die Weise dieselbe Bedeutung erhalten wie Halle.

halt der offiziellen Antwortnote entsprechender Brief an den Geheimen Oberbaurat Hagen in Berlin[1] enthält in diesem Sinne nichts[2].

Bei der kurhessischen Regierung aber erregte Ficks offenes Eintreten für die Fuldaer Linie wenig Gefallen. Offenbar hatte sich der Eisenbahnverein damit zu weit über die eigenen Zuständigkeitsgrenzen und in das Gebiet hineingewagt, wo die Regierung allein entscheiden wollte. Jedenfalls wurde nach einer Generalversammlung[3], in der die Entscheidung über den — östlichen oder westlichen — Verlauf der Main-Weser-Bahn getroffen werden sollte, und die erklärlicherweise ergebnislos verlief, der kurhessische Eisenbahnverein am 24. Oktober 1838 aufgelöst. Nur noch in Eingaben an die Regierung bzw. in Flugschriften konnten also in der Folge der Streit um die Main-Weser-Bahn und alle sonstigen Erörterungen über die kurhessischen Eisenbahnen fortgesetzt werden.

In der Öffentlichkeit brachten zwei Männer den bestehenden Meinungsgegensatz über die Führung der Main-Weser-Bahn zum Vortrag. Universitätsprofessor Schmitthenner aus Gießen arbeitete 1838 im Auftrage der Eisenbahnkomitées in Marburg und Gießen ein Gutachten unter volkswirtschaftlichem Standpunkt aus. Nach seiner Meinung, die freilich überall den Lokalpatriotismus durchschimmern läßt, mußte die Bahn selbstverständlich über Marburg und Gießen geführt werden; denn damit würden die reichsten Provinzen des Kurstaates mit dem Welthandel verbunden und ihr Markt auf das Wünschenswerteste erweitert. Außerdem sei technisch die Ausführung so viel leichter und billiger als auf der anderen Strecke. Diese an sich richtige Feststellung bringt Schmitthenner freilich durch unangemessene, temperamentvolle Übertreibung der Schwierigkeiten des Distelrasens[4] gleich wieder selbst um

[1] Dieser hatte angeblich den entscheidenden Einfluß in den preußischen Eisenbahnangelegenheiten und sollte möglichst gut über den Stand der Dinge unterrichtet werden.

[2] Acta Z, b.

[3] Acta Z, f. Bei dieser wichtigen Versammlung der kurhessischen Eisenbahnvereine waren Bevollmächtigte aller wichtigen hessischen Orte anwesend, nämlich von Neustadt, Marburg, Fritzlar, Borken, Hersfeld, Hünfeld, Fulda, Steinau, Schlüchtern, außerdem von Gießen, Schlitz und Lauterbach. Hieraus ergibt sich der Ernst der Lage, der eine recht baldige Entscheidung dringend erforderlich machte.

[4] „Erwägt man recht genau alle Eigenschaften der Bahn über Fulda, die große Abweichung von der natürlichen Trace, die steilen Berghänge, die man nur mit der höchsten Steigerung der Dampfkraft hinauf, und mit Gefahr Leib und Lebens hinabfahren kann, . . . so muß man der Wahrheit durch das Geständnis huldigen, daß sie alle Untugenden einer Eisenbahn an sich hat, . . . das aber wäre ein wahres Eisenbahnwunder zu nennen, wenn diese Wundereisen-

ein gutes Teil ihrer Wirkung. Überhaupt gelingt es ihm auch im Gesamten nicht so recht, die von ihm behauptete Überlegenheit der Marburger Strecke zu beweisen. — Andererseits aber verfaßte zur Verteidigung der Fuldaer Linie in demselben Jahre Georg Heller aus Hersfeld noch eine ausdrückliche Gegenschrift. Die technischen Schwierigkeiten des Distelrasens wurden zwar auch hier wieder reichlich einseitig — diesmal rosig — dargestellt, im übrigen aber das Problem dadurch in einen weiteren Rahmen gerückt[1], daß Heller die überragende Bedeutung des durchgehenden Verkehrs für Kurhessen betonte.

Immerhin konnte für die praktische Verwirklichung der Eisenbahnfragen mit solchen Publikationen nicht viel erreicht werden. Die

bahn den Aktionären auch eine Dividende abwürfe, und dazu möchte man raten, bei den zwei Hauptstationen zu Kassel und Frankfurt zwei Lebensversicherungsbanken anzulegen, welche die Assekuranz übernähmen, daß die Reisenden das ganze Wunderwerk salvo corpore passierten. . . . glaubt man denn wirklich, daß sich solche Personen (d. h. vornehme Reisende), um die Proben neuer, mechanischer Erfindungen an sich auszuhalten, auf halsbrecherischen Passagen, wie derjenigen über den Distelrasen, fördern und, gleich Kohlensäcken unempfindlich gegen die schnellen Abwechslungen von Licht und Dunkel oder vom Sonnenlicht oder vom Gaslicht, gegen die nachteiligeren der Temperatur, gegen Kohlendunst und böse Wetter, durch eine Reihe von Stollen würden transportieren lassen? . . ."

[1] Hellers Plan ist, eine eingleisige Bahn mit Ausweichgleisen über Fulda anzulegen. Die doppelspurige Bahn würde nach seiner Berechnung viermal so teuer. Falls der Verkehr auf dieser Strecke zu groß werden würde, werde sich das Geld auch zu einer zweiten Bahn „entweder unmittelbar an die erste, oder vielleicht noch besser durch andere Gegenden, finden" (S. 20 f.). Es sei gleichsam eine „Verdoppelung der Bahn", wenn tagsüber der Personenverkehr und nachts der Güterverkehr darauf stattfinden könnte. Vermutungen über den mutmaßlichen Verkehr hält Heller für sehr schwierig (S. 42 f.). Die Berechnungen des Straßenverkehrs seien nicht sicher und vor allen Dingen durch neue Zollgesetzgebungen ständig schwankend. Ebensowenig könnten die Feststellungen der Post sichere Angaben über die Stärke des Personenverkehrs machen. Heller erwartet aber für die Linien Kassel—Fulda—Frankfurt mit den Anschlüssen Kassel—Carlshafen—Lippstadt und Kassel—Halle—Leipzig (jeweils für den kurhessischen Teil) reichen Ertrag. Er hält die Rentierung der Fuldaer Bahn für sicherer als die der Konkurrenzlinie über Marburg, da diese auf die Verlängerung nach Halle und Lippstadt angewiesen sei. Die Fuldaer Bahn verzinse sich unter allen Umständen, die Marburger nur durch den Bau der preußischen Anschlußbahnen, dann allerdings sehr gut. Heller gibt dann einen Voranschlag über die Anlagekosten, den mutmaßlichen Verkehr und die Betriebskosten der verschiedenen projektierten Eisenbahnen und errechnet einen Überschuß von 10 % Dividende. Am Ende geht der Lokalpatriotismus etwas mit ihm durch, wenn er meint, Kurhessen liege in der Mitte von Europa, bei günstiger Anlage der Anschlüsse müßten alle Reisenden seine Eisenbahnen benutzen, ob sie nach Petersburg oder zum Morgenland fahren wollten (S. 48 ff.).

Regierung aber, obwohl mit zahlreichen Gesuchen[1] um Beschleunigung der Eisenbahnsache bestürmt, blieb passiv, ungeachtet des Umstands, daß alle anderen deutschen Länder bereits mit Bahnbauplänen beschäftigt waren, und es daher auch für Kurhessen brennend geworden war, sich die überlieferte Verkehrsstellung in dem zukünftigen deutschen Eisenbahnnetz zu sichern.

Wie weit waren dabei intern die Eisenbahnpläne der Regierung fortgeschritten? — Die Verhandlungen mit Preußen über die Ostwestbahn sollten — wie schon oben berichtet wurde — nach der Weisung an den kurhessischen Gesandten in Berlin zwar nicht abgebrochen, jedenfalls aber auch nicht wesentlich gefördert werden; der Eisenbahnverein war ohne stichhaltigen Grund aufgelöst. Eine dritte Ergänzung fand dieses zweimal den Eisenbahngedanken ablehnende Verhalten auch noch in den Verhandlungen um die Main-Weser-Bahn: Die kurhessische Regierung hatte schon seit längerer Zeit mit dem Großherzogtum Hessen und der Freien Reichsstadt Frankfurt über die Main-Weser-Bahn Kassel—Marburg—Gießen—Frankfurt verhandelt. Hierbei hatte sich eine Gemeinschaft der Interessen der beiden Hessischen Staaten ergeben. Kurhessen glaubte, ein natürliches Interesse an der Linie über Marburg zu haben, das Großherzogtum Hessen erstrebte die Verbindung von Gießen nach Frankfurt und damit weiter auch mit der Hauptstadt Darmstadt. Nur die Frankfurter wünschten dringend die Fuldaer Linie für ihren über Kurhessen hinausreichenden Fernverkehr (nach Leipzig). Nun beharrte Kurhessen nicht nur darauf, aus dem eigenen Interesse heraus die an sich sehr verständlichen Frankfurter Wünsche unerfüllt zu lassen, sondern Kurhessens Regierung ging in der Naivität sogar so weit, von Frankfurt noch einen Zuschuß zum Bau seines kurhessischen Bahnteils über Marburg in Höhe von zunächst 3 Millionen Talern zu fordern. Da diese Zumutung in Frankfurt mit Entrüstung abgelehnt wurde, war man in Kassel zunächst auf 2 Millionen und schließlich auf eine Million zurückgegangen. Als in diesem Punkte aber überhaupt nichts bei Frankfurt durchzusetzen war, erschien es der empfindlichen kurhessischen Diplomatie unmöglich, auf den Zuschußgedanken auch grundsätzlich zu verzichten; vielmehr zog man es Ende November 1838 lieber noch vor, die Verhandlungen gänzlich scheitern zu lassen. Da-

[1] Abl. d. Reg. a. — Am 20. November 1838 ergreift der Oberberg- und Salzwerksdirektor Th. Schwedes zum erstenmal das Wort zur Eisenbahnfrage, der später bei fast allen wichtigen Eisenbahnverhandlungen als kurhessischer Bevollmächtigter teilnahm; ferner Espe, Pfeiffer und Fulda.

mit erreichte der erste Abschnitt kurhessischer Eisenbahnpolitik ein unrühmliches Ende. Es blieb bis auf weiteres fraglich, ob Kurhessen in absehbarer Zeit überhaupt zu einer Eisenbahn es bringen würde.

Das Schicksal der kurhessischen Eisenbahnen bis zur Wende 1841/42.

Der Abbruch der Verhandlungen über die Main-Weser-Bahn hatte zur Folge, daß für die nächsten 3 Jahre nur über die Ost-West-Bahn, und dabei vorzüglich mit Preußen verhandelt wurde. Hier hatte sich die Auflösung des Kasseler Eisenbahnvereins in einer preußischen Verstimmung ausgewirkt, die der ganzen Sache des Eisenbahnbaues höchst nachteilig zu werden drohte, und der kurhessische Gesandte in Berlin hatte große Mühe, durch beruhigende Erklärungen die entstandene Übellaunigkeit zu beseitigen. Hinzu kam, daß gleichzeitig an Preußen ein Angebot von Hannover und Braunschweig wegen Baues der nördlichen Ost-West-Verbindungslinie zu recht günstigen Bedingungen gerichtet wurde. Zwar schloß der Hannoversche Plan die Kasseler Linie nicht direkt aus, aber die Frage der Priorität wurde damit doch brennend, und so hing jetzt schon die Entscheidung viel weniger mehr von Kassel, als von der Gunst der preußischen Politiker ab. Eine Eisenbahn durch die trennenden Nachbarstaaten mußte für den beginnenden preußischen Industriestaat ein immer stärkeres Bedürfnis werden, aber immer mehr setzte sich die Anschauungsweise durch, daß es bei Preußen stehe, welchem der beiden Durchgangsstaaten — Kurhessen oder Hannover — es die Gunst dieser Bahn zuwenden möchte. Nach wie vor wurde in Kassel nicht bedacht, daß man mit der Grafschaft Schaumburg auch die nördliche Straße beherrschte, zum mindesten wirtschaftlich entscheidend beeinflussen konnte. Statt die Gunst der Lage auszunutzen, und an Preußen entsprechende Vorstellungen zu richten, beschäftigen sich die Kurhessischen Gesandtschaftsberichte[1] mit der Stimmung in Berlin. Nach ihnen konnte die kurfürstliche Regierung nur gut tun, wenn sie recht schnell im Geiste und Sinne der preußischen Pläne zur Verwirklichung der Durchgangsbahn über Kassel beitrug. Der preußische König Friedrich Wilhelm III. war aus politischen und strategischen Gründen ohnehin mehr für die Kasseler Bahn eingenommen, während Anhänger der Bahn durch Hannover seine Minister

[1] Min. d. Ä. o).

Alvensleben, Rochow und Rother waren: Die kurhessische Linie mache wegen zu hoher Kosten eine direkte Beteiligung des Staates erforderlich, was gegen die bisher in Preußen befolgten Grundsätze verstoße; Alvensleben empfahl daher die nördliche Linie[1]. — Nichtsdestoweniger war der König, um Hannover zu umgehen, bereit[2], sich zugunsten der Bahn über Kassel zu entscheiden und angesichts des damit gegebenen direkten Übergangs nach Kurhessen den viel schwierigeren Weg durch das gebirgige Gelände in Kauf zu nehmen.

Die politische Lage war also günstig, und der Staatsvertrag hätte schnell abgeschlossen und auf Jahre der preußische Durchgangsverkehr für Kassel gesichert werden können, wenn nicht neue Verzögerungen eingetreten wären. Man wollte sich in Kassel nicht durch bindende Versprechungen festlegen[3]. Wilckens drängte zur Beschleunigung, zumal er sah, welche Wichtigkeit damals Preußen der Verbindung über Kassel nach dem Westen beilegte. Die Bevorzugung gegenüber der nördlichen Konkurrenzlinie ging ja so weit, daß der kurhessischen Bahn zuliebe die preußische Regierung von ihren bisher lautest betonten Prinzipien abging: Wilckens Bericht vom 8. Februar 1840 meldet, daß die Voruntersuchungen für die Linie Halle—Kassel—Lippstadt ausnahmsweise auf preußische Staatskosten stattfinden sollten! Damit war die Lage im wesentlichen geklärt. Wenn jetzt die hessischen Diplomaten mit einer entschiedenen Forderung, aber zugleich mit festen Zusicherungen hervorgetreten wären, hätten sie zu denkbar günstigen Bedingungen eine wichtige Bahn erhalten. Die kurhessische Regierung aber glaubte, nur einen sehr gemessenen Schritt vorwärts im Interesse ihres zukünftigen Eisenbahnsystems tun zu dürfen: Am 21. März 1840 wurde eine „Commission für Eisenwegebau" in Kurhessen ernannt, zu der Schwedes, Fick und Hopfe herangezogen wurden. Die Stände[4] bewilligten am 27. April 1840 eine Summe von jährlich 3000 Talern zu

[1] Er erklärte sich nicht nur „gegen eine leicht 20—25 000 Taler kostende specielle Untersuchung des Terrains auf Staatskosten, . . . sondern auch gegen die Einstellung der schwebenden Unterhandlungen über die Anlage einer Magdeburg-Braunschweigischen Eisenbahn". (31. Dezember 1839.)

[2] Nach einem Gesandtschaftsbericht vom 3. Oktober 1838.

[3] So klagte Wilckens im August 1839 in Berlin über die Ungewißheit der kurhessischen Eisenbahnfinanzen und meinte, man würde neuen Kredit haben, wenn sich der kurhessiche Hofbankier Rothschild an die Spitze stellte.

[4] Abl. d. St. a.

Voruntersuchungen, da die Eisenbahn wichtig sei zur Verbindung von Ost- und Westdeutschland. — Preußen seinerseits nahm von März bis September bereits ausführliche Meßarbeiten vor und wollte den Bau der Bahn in Angriff nehmen, sowie die Ausführbarkeit sichergestellt sei[1]. Auch der Bau sollte in Anbetracht der ihm beigemessenen Wichtigkeit ausnahmsweise auf Staatskosten erfolgen, während die Ausführung der Linie Magdeburg—Hannover nur bewilligt werden sollte, wenn Hannover auf die von Preußen vorgeschlagene Trassierung einginge und auch auf seinem Gebiete nicht ohne Zustimmung Preußens baute (Bericht vom 28. April 1840). — Am 30. November 1840 berichtete die in Berlin arbeitende Kommission, daß die Halle-Kasseler Bahn ohne besondere technische Einrichtungen auszuführen sei. Um mit dem Bau beginnen zu können, war also nur noch der Abschluß des förmlichen Staatsvertrags und die Feststellung der Linienführung im einzelnen erforderlich. Auch hier waren die Vorarbeiten fast beendet und die Verhandlungen bereits im vollen Gang, — da starb der preußische König Friedrich Wilhelm III.!

Der alte König hatte die Halle-Kasseler Bahn aus politischen und strategischen Gründen für die wichtigste Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Provinzen seines Staates gehalten. Wie ernst es ihm mit dieser Beurteilung gewesen war, ergibt sich daraus, daß er ein Legat von einer Million Taler für Aktien der Bahn von Halle über Kassel zu den westlichen preußischen Provinzen in seinem Nachlaß bereitgestellt hatte[2]. Demgegenüber neigte Friedrich Wilhelm IV., aus technischen Gründen, dazu, der nördlichen Hannoverschen Bahn den

[1] Bei diesen Geländeuntersuchungen sollte die günstigste Linienführung festgestellt werden. Auch die kurhessische Regierung erhielt Gesuche aus dem Eichsfeld. In einem Promemoria wurde nachgewiesen, daß die Linie weiter über Gießen fortgesetzt werden müsse, um Kassel den Leipzig-Frankfurter Verkehr sicherzustellen. Noch ständen die beiden wichtigen Möglichkeiten der Linienführung offen, entweder direkt durchs Eichsfeld mit unmittelbarem Übergang Kurhessen-Preußen bei Witzenhausen oder Eschwege, oder dem Lauf der alten Thüringer Straße folgend über Eisenach und Gotha.

[2] Auch sollte sich nach seiner Absicht der preußische Staat ein weitgehendes Aufsichtsrecht über diese Bahn vorbehalten, die außer Preußen nur ein fremdes Land, und zwar nur das Preußen von Alters her eng verbündete Kurhessen berühren sollte. (Min. d. A., o. vgl. auch Perrot, Deutsche Eisenbahnpolitik, S. 8.)

Vorzug zu geben. So wurde der Thronwechsel in Berlin für die Fortsetzung der Verhandlungen über die Ostwestverbindung eine Tatsache von einschneidendster Bedeutung. Mit dem nun eintretenden Umschwung erlitt die kurhessische Eisenbahnsache einen verhängnisvollen Rückschlag, von dem sie sich nie wieder erholte. Zwar wurden die Verhandlungen fortgesetzt, aber für die Regierung Friedrich Wilhelms IV. kam die Linie über Kassel nur noch in Frage als Verbindung Preußens über die thüringischen Herzogtümer mit dem westlichen Süddeutschland (Frankfurt).

In Thüringen wurde diese neue Lage[1] freudig begrüßt, da nun die Aussicht auf eine wichtige Eisenbahn bestand. Die hessischen Vertreter in Berlin, Schwedes und Wilckens, dagegen mußten mit Befremden sehen, wie die neue Konstellation das schon so weit vorgeschrittene Arbeitsergebnis in ganz andere Richtung zwang. Sie blieben bei der Meinung, die auch durch den Bericht des preußischen Obristen Peucker[2] unterstützt wurde, daß Kurhessen als dem mit Preußen am innigsten befreundeten Staate ein direkter Übergang zur preußischen Provinz Sachsen ermöglicht werden müsse. Aber alle Bemühungen, die geplante direkte Linie über Mühlhausen zu erreichen, waren umsonst. Am 26. April 1841 sprach sich Friedrich Wilhelm IV. für die mit Privatkapital zu erbauende Ostwestbahn Magdeburg—Hannover—Minden aus. Die direkte Halle-Kasseler Bahn kam seitdem nicht mehr in Frage. Preußen hatte sie teils wegen der technischen Schwierigkeiten aufgegeben, teils war sie gegnerischen „Intriguen" — nach Schwedes[3] —

[1] Besonders der Herzog von Coburg-Gotha setzte sich sehr für eine Bahn durch Thüringen ein.

[2] Peucker befürwortete aus militärischen Gründen die kürzest mögliche Verbindungsstrecke durch das „Ausland". Er erachtete die sächsisch-thüringische Bahn aber nicht nur in diesem Sinne für ungünstig; sogar vom Standpunkt der beteiligten Staaten meinte er, daß die preußische Linie Halle—Erfurt—Kassel—Lippstadt für fast alle von Vorteil sei. Vor allem könnte es doch nicht im preußischen Interesse sein, den Verkehr abzugeben, der beim Bau der direkten Linie Halle—Kassel durch die Provinz Sachsen ginge. (16. Januar 1841; Min. d. A., p.)

[3] Schwedes, S. 131. Damit ist vermutlich Fr. Lists Fürsprache für die thüringische Linie gemeint. List war der Meinung, daß es wichtiger sei, die sächsischen Herzogtümer zu berühren, als eine kürzere Linie zu schaffen, „die sehr dazu geeignet war, das Gedeihen der thüringischen Länder zu schädigen" (A. Fürst S. 113).

zum Opfer gefallen. Was für Kurhessen besonders unangenehm war: Preußen hatte nun nur noch für die thüringische Bahn über Gotha—Eisenach—Bebra—Rotenburg Interesse.

Bei solcher grundsätzlichen Einstellung blieb dann vom preußischen und allgemein deutschen Standpunkt aus zu wünschen, daß Kurhessen sich nicht für die Main-Weser-Bahn über Gießen, sondern für die Linie Bebra—Fulda—Frankfurt entschlösse. In diesem Falle konnte dann Rotenburg (Fulda) die für Kassel s. Zt. erhoffte zentrale Verkehrsstellung erhalten als Hauptknotenpunkt zwischen den Bahnen der Richtung West-Bayern—Weser und Halle—Eisenach—Kassel, bzw. Halle—Frankfurt und Bamberg—Kassel—Weser. — Mit diesen preußischen Vorschlägen vermochte Schwedes sich allerdings keinesfalls zu befreunden. Von seiner Einstellung aus deutete er sie mit Recht als eine Umgehung Kassels, und mit allen Kräften arbeitete er dem entgegen. Die kurhessische Regierung konnte an Stelle der Halle-Kasseler Bahn nicht mit einer Thüringer Bahn vorliebnehmen. Die Verhandlungen schleppten sich in Berlin den ganzen Sommer 1841 ergebnislos hin.

Schwedes aber entnahm aus ihrem nichts weniger als befriedigenden Verlaufe die Mahnung, unter diesen Umständen doch wenigstens den anderen Vertrag, dessen Bearbeitung bei der kurhessischen Regierung schwebte, den über die Main-Weser-Bahn, zu beschleunigen[1]. Seine Anregungen hatten den Erfolg, daß seit dem Sommer 1841 wieder „Präliminarverhandlungen" über die Main-Weser-Bahn zwischen den beiden Hessen und Frankfurt in Kassel stattfanden. Sie führten zwar 1841 noch zu keiner Entscheidung, ließen aber die Waagschale doch mehr und mehr zugunsten der Marburger Linie sinken. Kurhessen forderte auch weiterhin, daß an seinen Baukosten Frankfurt sich beteilige[2], und der Senat schien nicht ganz abgeneigt, da Eisenbahnanleihen allgemein als gute Kapitalanlage angesehen wurden und auch die Bahnverbindung von Frankfurt nach Norden und Nordosten immer dringlicher wurde.

[1] Vgl. Anm. 2 auf Seite 42.

[2] Die kurhessische Regierung hatte auch zur Erwägung gestellt, daß die Main-Weser-Bahn von den drei beteiligten Regierungen zu gleichen Teilen bezahlt werden sollte, weil doch alle drei Staaten ein gleiches Interesse an ihrer Erbauung hätten!

Ohne weiteres wollte man aber auf die kurhessischen Bedingungen nicht eingehen, da man bis zur letzten Unterschrift nicht wissen konnte, was für Zugeständnisse der Kurfürst noch weiter erpressen würde. Befürchtungen in diesem Sinne drängten sich um so mehr auf, als die Verhandlung jedesmal ins Stocken geriet, sowie eine Entscheidung des jungen Mitregenten nötig wurde.

Die Kasseler Stände umgekehrt versuchten die Eisenbahnsache vorwärtszutreiben. Kein Eisenbahnfreund konnte mit der bisher betriebenen Politik des Zögerns einverstanden sein. In vielen deutschen Ländern gab es nun schon Eisenbahnen. Überall wurden gute Erfahrungen damit gemacht. Kurhessen aber, das seinerzeit das Land des mitteldeutschen Durchgangsverkehrs gewesen war, hatte noch nicht eine Schiene im Lande, ja noch nicht einen einzigen abgeschlossenen Eisenbahnvertrag, auf Grund dessen man in absehbarer Zeit das neue Verkehrsmittel zu erhalten hoffen konnte. Kein Wunder, daß man der Regierung Vorwürfe machte. Am 10. Juni 1841[1] stellte Oberbürgermeister Eberhard in der Ständeversammlung den Antrag, bei der Regierung nach dem Stand der Eisenbahnverhandlungen anzufragen. Angesichts der unsicheren Lage mußte der kurhessischen Regierung solche Anfrage doppelt peinlich sein. Die lakonische Antwort des Innenministeriums vom 14. Juni 1841 lautete nur dahin, im Augenblick sei keine Auskunft zu erteilen, die Mitwirkung der Stände sei in der Sache nicht nötig. — Mehr konnten die Stände trotz lebhafter Eisenbahndebatten nicht erreichen[2].

In Berlin wurde inzwischen weiterverhandelt, Schwedes nahm als hessischer Vertreter an den Beratungen über die thüringische Eisenbahn teil. Mit Erfolg protestierte er, als bei einer der Konferenzen der Vertreter von Sachsen-Coburg-Gotha den Antrag stellte, in den Verhandlungen auch die „Werrabahn" mit zum Beratungsgegenstand zu machen. Seine sachlich schwache Begründung war, an den Verhandlungen über die Werrabahn wären auch Bayern und Hannover beteiligt, und das Hinzukommen von zwei neuen Regierungen müßte neue und weitere Verzögerungen mit sich bringen. — Die Zurückstellung der

[1] Abl. d. St. a.

[2] Losch S. 221; Röth S. 535.

Werratalbahn war bei der sonst ziemlich verfahrenen Lage für Kurhessen ein gewisser Erfolg, wenn man sich vor Augen hält, daß die Werra im hannöverschen Münden mündet und auch eine ihrem Oberlaufe folgende Bahn Eisenach—Coburg—Lichtenfels geographisch geradezu naturgegeben erschien, den Nordwest-Südost-Verkehr von Kurhessen weg auf sich zu lenken und so zu gefährlichster Umgehungsbahn für den Verkehr zwischen Bayern und Weser zu werden. Bayern hegte in der Tat den für die kurhessische Auffassung unerhörten Wunsch, die Werrabahn zunächst nach Münden und dann erst von dort aus nach Kassel zu führen. Das konnte Hessen natürlich im Interesse Kassels nie zugeben.

Schwedes hatte Grund, mit seiner Regierung unzufrieden zu sein, daß sie sich taktisch überhaupt in diese Lage hatte bringen lassen. In Kassel war man durch das erste Auftreten des Gespenstes der Werrabahn so aus der Fassung gekommen, daß man darüber jedes Augenmaß verlor und insbesondere auch die Vorteile des im Verlauf der Berliner Verhandlungen gemachten Angebotes einer an die Thüringer Bahn anschließenden Bahn Kassel—Rotenburg verkannte und in der Bestürzung damit eine Lösung des ganzen Verhandlungsproblems ablehnte, durch die die neue kurhessische Bahn im Zuge von Kassel aus über die Thüringer Bahn eine nur günstige Nordsüdfortsetzung werraaufwärts (Meiningen, evtl. auch Bamberg) erhalten konnte[1]. Damit hätte sich die gefährliche Umgehungsbahn in einen vorteilhaften Anschluß an die kurhessischen Bahnen verwandeln lassen. Aber die kurhessische Regierung sah, wie auch später immer, nur die Gefahr der Umgehung und hätte am liebsten alle Eisenbahnpläne der Nachbarn verhindert. So drohten die ganzen Berliner Verhandlungen wegen Kassel zu scheitern[2]. Schon verließ der weimarische Bevollmächtigte die Konfe-

[1] Schwedes S. 138 ff. — Nach seiner Meinung war es Kurhessens Schuld, wenn die Linie Leipzig—Altenburg—Hof—Bamberg gebaut wurde, die dem Kurstaat „bleibenden Schaden thut", während deren Verkehr für Kurhessen hätte gewonnen werden können, wenn man sich bereit erklärt hätte, von der Weser ab über Kassel—Rotenburg nach Meiningen—Bamberg zu bauen. Schwedes schreibt empört: „Solche Sachen können noch mehr kommen, wenn man die Geschäfte bei uns wie bisher betreibt . . . In dieser Art lasse ich mich aber nicht ferner gebrauchen, denn man verliert dabei alle Reputation des Landes."

[2] Schwedes S. 140 ff.

renz, und die Lage wurde für Schwedes nahezu unhaltbar. Sechs Wochen lang mußte er, obwohl er zwei Stafetten abgesandt hatte, vergeblich „in einer Lebensfrage Kurhessens" auf Antwort warten. Immerhin ergab sich Ende November neue Hoffnung, daß allen Schwierigkeiten im eigenen Lager zum Trotz der Berliner Eisenbahnvertrag doch noch zustande kommen werde: Es war gelungen, den Wortlaut des auf den Bau der Werrabahn bezüglichen Abschnittes so zu formulieren, daß Kurhessen trotz seiner grundsätzlichen Bedenken sich damit einverstanden erklären konnte[1]. Am 20. Dezember 1841 waren alle Hindernisse beseitigt, so daß der Vertrag[2] von Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha unterfertigt und am 24. Dezember 1841 in Berlin ratifiziert werden konnte. Damit war also der Bau einer Bahn von Halle über Weimar, Gotha, Eisenach, Rotenburg, Kassel und in westlicher Richtung weiter bis zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn beschlossen. Im hessischen Inland war für den Ostzweig der Bahn von Kassel aus Linienführung längs der Fulda bis Bebra, dann ostwärts ins Werratal bis Hörschel vorgesehen; von da sollte die eine Linie über Eisenach, Weimar, Weißenfels nach Halle, die andere über Marksuhl, Barchfeld, Meiningen, Hildburghausen, Coburg nach Bamberg führen. Außerdem verpflichtete sich Kurhessen zum Bau einer Bahn von Kassel nach Carlshafen mit Umgehung von Hannoversch-Münden, wodurch es alle Forderungen nach einer direkten Verbindung zur Weser befriedigen wollte.

[1] Über die Werrabahn hieß es im Art. 11 des Vertrages: „Die hohen contrahierenden Regierungen werden dahin wirken, daß von der im Art. 1 bezeichneten Eisenbahn eine Eisenbahnverbindung durch den Eisenachschen Kreis des Großherzogthums Sachsen-Weimar über Meiningen—Hildburghausen, Coburg in der Richtung nach Bamberg hergestellt werde." — Dieser Absatz gab in der vorliegenden Fassung der kurhessischen Regierung Gelegenheit, zum guten Teil den Nachteil wieder wettzumachen, der durch die aufgezwungene Thüringer Linienführung im Gegensatz zur direkten Halle-Kasseler Bahn ihr entstanden war. Was auf der direkten Ostroute verlorengegangen war, wurde über den Südosten g. F. wiedergewonnen. Insbesondere über Bamberg auch eine weitere Verbindung nach Leipzig.

[2] Abgesehen von dem auf den eigentlichen Bahnbau bezüglichen Inhalt verpflichteten sich darin die Regierungen, Warentransporte möglichst ununterbrochen zu befördern. Die Untertanen aller beteiligten Staaten sollten gleichgestellt sein. Außerdem wurden Vereinbarungen über Militärtransporte und künftig herzustellende Abzweigungen getroffen.

Mit dem Abschluß dieses nach vielen Schwierigkeiten und Verzögerungen endlich zustande gekommenen Vertrages war die hessische Eisenbahnpolitik wirklich einmal ein Stück vorwärts gekommen. War ein Jahr zuvor die Lage durch den Thronwechsel in Berlin mit seinem folgenschweren Umschwung für die hessische Politik sehr ungünstig gewesen, so konnte beim Jahreswechsel 1841/42 die Regierung wesentlich hoffnungsfreudiger vorwärts sehen.

(Fortsetzung folgt.)

Die Sonderstellung der Reichseisenbahnanlagen im Baurecht, insbesondere ihr Verhältnis zum nachbarlichen Privatrecht.

(Zugleich ein Beitrag zu den baurechtlichen Fragen bei der Elektrifizierung von Reichsbahnstrecken.)

Von

Reichsbahnrat Dr. **Martin Koch** in Berlin.

(Schluß)

II. TEIL:

Reichsbahnbaurecht und öffentlich-rechtliche Entschädigung.

9. Allgemeines über die öffentlich-rechtliche Entschädigung und ihre Begrenzung.

Mit der bisher gegebenen Darstellung der unmittelbaren Planfeststellungswirkungen sind aber die Probleme, die sich aus der Zustandsanordnung und ihren Beziehungen zum berührten nachbarlichen Rechtskreis ergeben, keineswegs erschöpft. Es soll im folgenden gezeigt werden, wie das Planfeststellungsrecht auch auf die Ausgleichsfrage, also die Frage der Schadloshaltung des durch den Bau der Reichsbahnanlage betroffenen Grundeigentümers von Einfluß sein kann.

Dazu ist vorweg ein Eingehen auf die rechtliche Natur und die allgemeinen Voraussetzungen der öffentlich-rechtlichen Entschädigung erforderlich. Ein Anspruch auf diese Entschädigung wird u. a. immer dann ausgelöst, wenn eine auf Grund staatlicher Anordnung errichtete öffentliche Anlage (öffentliche Sache) einen vermögensrechtlichen Schaden verursacht, insbesondere in die privatrechtliche Eigentumssphäre durch Entziehung oder Beschränkung (Teilentziehung) des benachbarten Eigentums schädigend eingreift. Der Betroffene bringt dann der Allgemeinheit ein „Opfer" und ist für dieses Opfer voll zu entschädigen[1]. Eine unmittelbare gesetzliche Verankerung des Anspruchs auf öffentlich-rechtliche Entschädigung findet sich nur

[1] Der Anspruch geht an sich gegen den anordnenden Staat; er wird aber im Falle der Enteignung oder Beleihung (Konzession, also bei Privatbahnen) von diesem auf den beliehenen Unternehmer abgewälzt; vgl. auch Gleim, a. a. O. S. 165/166.

in dem alten preußischen Recht (§§ 74, 75 ALR.), im übrigen entspricht der genannte Rechtsgrundsatz dem billigen Rechtsempfinden und wird, weil selbstverständlich, auch von der Rechtsprechung ohne besondere gesetzliche Grundlage allgemein angewandt[1].

Bei Erstellung einer Reichseisenbahnanlage und dem dadurch erforderlich werdenden Ausgleich mit dem betroffenen Nachbareigentum bilden natürlich in erster Linie die zur Zeit gültigen Enteignungsgesetze (in Preußen das Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874) die gesetzliche Grundlage für die Entschädigung; nach ihren Grundsätzen wird auch außerhalb einer Enteignung zu verfahren sein; denn das Enteignungsrecht stellt ja nur einen besonderen Anwendungsfall der öffentlich-rechtlichen Entschädigung dar. Wo aber — wie in unserer Untersuchung über die Begrenzung der Entschädigung — die gesetzliche Handhabe in den Enteignungsgesetzen fehlt, muß auf den allgemeinen Begriff der öffentlich-rechtlichen Entschädigung zurückgegriffen werden.

Mit dem normalen privatrechtlichen Schadenersatzanspruch, wie er namentlich als Folge rechtswidrigen Verhaltens im Rahmen der §§ 823 ff. BGB. gegeben ist, ist die öffentlich-rechtliche Entschädigung nicht zu verwechseln. Sie ist Ausgleich des vermögensrechtlichen Schadens nicht „wegen rechtswidrigen Verhaltens", sondern „trotz rechtmäßigen Verhaltens"; denn die Eingriffe, die ihn auslösen, müssen durch das öffentliche Recht (staatliche Anordnung, Planfeststellung) anerkannt sein[2]. Mit dieser öffentlich-rechtlichen Grundlage des „Aufopferungsanspruchs" hängt es nun auch zusammen, daß sein Schadensbegriff ein ganz anderer ist als bei der zivilrechtlichen „Unerlaubten Handlung"; denn bei letzterer geht der Anspruch auf Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes (§§ 823, 249 BGB.), während die öffentlich-rechtliche Schadloshaltung den Ausgleich für einen im Interesse der Allgemeinheit gerade erst geschaffenen neuen Zustand darstellt.

Selbstverständlich wird auch bei der öffentlich-rechtlichen Entschädigung jede Verschlechterung der Vermögenslage, die durch den Eingriff des anordnenden Staates eintritt, ausgeglichen. Der Geschädigte wird hier sogar mit Recht sehr wohlwollend behandelt. Die Enteignungs-

[1] Vgl. z. B. Otto Mayer a. a. O., Bd. II, S. 295 ff. über die Grundlagen und Voraussetzungen der öffentlich-rechtlichen Entschädigung, bes. S. 298/299.

[2] Sind sie das nicht, dann sind sie rechtswidrig, und dann allerdings ist der Weg auch zu dem Schadenersatzanspruch §§ 823 ff. BGB. offen, aber dann nicht gegen den Staat, sondern unmittelbar gegen den rechtswidrig Eingreifenden (vgl. Mayer a. a. O. S. 305).

entschädigung umfaßt nämlich auch alle zur Zeit der Enteignung greif- und vorhersehbaren zukünftigen Schadensmomente zugunsten des Enteigneten. Weist beispielsweise ein durch den Bau einer öffentlichen Anlage Geschädigter nach, daß der zu enteignende Grund und Boden in absehbarer Zeit bedeutend an Wert gewinnen wird, so wird dieser zukünftige Gesichtspunkt bei der Feststellung des Umfangs der Entschädigung mitberücksichtigt[1]. An Stelle des starren Schadensbegriffes des Zivilrechts tritt hier die beweglichere Form der Schadloshaltung; das ist auch durchaus berechtigt, weil nun eben auf der anderen Seite die öffentlich-rechtliche Entschädigung wegen der Rechtmäßigkeit des angeordneten neuen Zustandes einmal ein Ende nehmen muß, spätere Nachforderungen also ausschließt. Hier stoßen wir auf einen wesentlichen begrifflichen Unterschied zwischen der öffentlich-rechtlichen Entschädigung und dem Schadenersatz des Privatrechts. Ist der zur Zeit des Eingriffs vorhandene und für die Zukunft voraussichtlich zu erwartende Schaden ausgeglichen, so hat der Betroffene den rechtmäßig angeordneten neuen Zustand hinzunehmen; er muß sich mit ihm abfinden; er kann, falls er auf Grund neuer, erst später eintretender Umstände im Zusammenhang mit dem angeordneten Zustand weitere Nachteile erleidet, nicht nochmals Entschädigung fordern. Er hat dann keinen „Schaden" im Sinne des öffentlichen Rechts mehr, weil er kein Opfer bringt; denn der rechtmäßige Zustand bestand nunmehr schon vor Eintritt dieser neuen Tatsachen[2].

10. Problemstellung für den hier interessierenden Fall.

Diese allgemeinen Ausführungen zeigen bereits, daß der öffentlich-rechtlichen Entschädigung begrifflich eine Grenze dadurch gesetzt ist, daß von einem gewissen Zeitpunkt an der neue öffentliche Zustand entschädigungslos hingenommen werden muß, auch wenn dem ursprünglich Opfernden vielleicht nach diesem Zeitpunkt nochmals neue Nachteile entstehen sollten. Die begriffliche Beschränkung der Entschädigung ist allein Ausfluß des öffentlichen Rechts. Darüber

[1] Selbstverständlich nur, soweit die Preisstop-VO. vom 26. November 1936 (RGBl. I, S. 955) nicht entgegensteht. Das gilt auch für das in Abschnitt 11 zugrunde gelegte Beispiel über die nachträgliche Werterhöhung eines Grundstücks.

[2] Bei dem zivilrechtlichen Schadenersatzanspruch würden solche späteren neuen Schäden — wenn ein Fall dieser Art überhaupt denkbar ist — demgegenüber einen neuen Schadenersatzanspruch auslösen (vgl. auch, daß die Verjährung erst von Kenntnis dieser neuen Momente an laufen würde, z. B. RG. in JW. 1907 S. 25 und JW. 1908 S. 11). — Vgl. auch Mayer, a. a. O. S. 309.

muß volle Klarheit bestehen. Irgendwelche Versuche, diese Grenze auf dem Wege privatrechtlicher Analogien aus dem Schadenersatzrecht zu bestimmen, sind abwegig, weil beide Ansprüche, wie dargelegt wurde, ganz verschiedenen Wurzeln entstammen[1].

Im öffentlichen Reichsbahnbaurecht tritt nun der für die Begrenzung der Entstehungsursachen der öffentlich-rechtlichen Entschädigung maßgebende Zeitpunkt, wie noch zu zeigen ist, mit der abgeschlossenen Planfeststellung[2] ein.

Damit ist der hier interessierende Zusammenhang zwischen Planfeststellung (Zustandsanordnung) und öffentlich-rechtlicher Entschädigung gegeben. Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei das Problem nochmals im engeren Gegenstand des Eisenbahnbaurechts umrissen:

Das Planfeststellungs v e r f a h r e n beim Bau von Reichseisenbahnanlagen hat zunächst mit der Entschädigung nicht das geringste zu tun. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand dieses öffentlich-rechtlichen Verfahrens, und die Planfeststellung erfolgt deshalb grundsätzlich unter Vorbehalt aller solcher Ansprüche. Der u n m i t t e l b a r e Zweck der Planfeststellung geht ja nur auf die rechtliche Sicherung der Planausführung, wie ihre u n m i t t e l b a r e Wirkung nach früher Gesagtem sich auch nur auf die B e s t a n d s s i c h e r u n g der angeordneten Anlagen erstreckt. Die entscheidende Wirkung der Planfeststellung im Sinne des § 37 Reichsbahn-Ges. („über alle berührten Interessen") kann also niemals eine Entscheidung über E n t s c h ä d i g u n g s a n s p r ü c h e enthalten.

[1] Ebensowenig wie der zivilrechtliche Schadensbegriff, dürfen deshalb meines Erachtens auch die Verjährungsbestimmungen des BGB. — auch entsprechend nicht — angewandt werden; im Gegensatz zu § 850 BGB. verjährt also m. E. die öffentlich-rechtliche Entschädigung n i c h t; eine Verjährungsbestimmung für spätere, auf Grund neuen Tatbestandes eintretende Schäden anderseits ist aber wegen der begrifflichen Beschränkung der öffentlich-rechtlichen Entschädigung nicht erforderlich. Über die Ausschlußfrist des § 31 Preuß. Enteign.-Ges., der einen anderen Fall betrifft, siehe unten Abschnitt 12.

[2] Diese muß natürlich in allen Punkten ordnungsmäßig durchgeführt sein; der Unterschied zwischen „vorläufiger" und „endgültiger" Planfeststellung (vgl. § 37 [4] RbGes. und dazu Fritsch, a. a. O. S. 44, Anm. 138 und S. 71, Anm. 11 A II) spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle; denn falls anfangs keine Enteignung notwendig ist, wird die Planfeststellung ohne weiteres endgültig. Sollte ein Geschädigter, ohne anfangs enteignet zu sein, erst nach etwa 10 Jahren mit seinem Anspruch auf Entschädigung hervortreten, so muß in solchem Falle eben die Enteignungsbehörde prüfen, ob zur Zeit der Planfeststellung Schäden vorhanden waren oder ob erst viel später auf Grund neuer Tatsachen Nachteile eingetreten sind.

Dagegen kann die Planfeststellung sehr wohl mittelbar von Bedeutung sein für die Frage, ob die Voraussetzungen der öffentlich-rechtlichen Entschädigung gegeben sind; es handelt sich hier also um einen mittelbaren Zusammenhang zwischen Planfeststellung und Entschädigung, der aber mitunter sehr wesentlich ist und deshalb keinesfalls unbeachtet bleiben darf.

Man braucht, um das zu erkennen, nur auf frühere Ausführungen zurückzugreifen. Wir hatten oben erörtert, wie bei einer auf fremdem Eigentum bestehenden Eisenbahnanlage und bei „nachträglichem Bedarf" des Eigentümers die Planfeststellung die freie privatrechtliche Verfügungsmacht dieses Eigentümers nach öffentlichem Recht (ohne Rücksicht auf das Privatrecht) beschränkt und der Wille des Eigentümers sich nur noch über das öffentliche Recht (nachträgliches Planänderungsverfahren) betätigen kann; dann aber auf seine Kosten (nachträgliche Anordnung des § 14, 2 PrEisGes.). Ist nun diese Abänderung des Zustandes mit der Kostentragungspflicht nach § 14, Abs. 2 nicht möglich (etwa zu unwirtschaftlich) oder wird sie aus sonstigen öffentlichen Gründen versagt[1], so entsteht sofort die Verbindung zur Entschädigungsfrage:

Muß der Eigentümer nun seine auf Grund nachträglichen Bedarfs eingetretene Beschränkung auch entschädigungslos hinnehmen oder kann er für diese spätere Behinderung durch die festgestellte Eisenbahnanlage die öffentlich-rechtliche Entschädigung fordern?

Das in dieser Frage liegende Rechtsproblem soll in den folgenden Abschnitten vom Standpunkt des geltenden Reichsbahnbaurechts aus eingehend untersucht werden. Wir werden dabei feststellen, daß es für die Entscheidung der Frage gar nicht darauf ankommt, ob der die Entschädigung begehrende Eigentümer schon früher einmal entschädigt worden ist, ob ein Enteignungsverfahren stattgefunden hat und ob ein privatrechtlicher Verzicht des Eigentümers auf zukünftige weitere Entschädigung vorliegt oder nicht. Alle diese privatrechtlichen Gesichtspunkte sind — ebenso wie die Frage des Bestehens oder Nichtbestehens einer dinglichen Sicherung — unerheblich für die Entscheidung; die Ablehnung des Anspruchs auf öffentlich-rechtliche Entschädigung folgt hier, wie zu zeigen ist, allein aus dem öffentlichen Recht, als eine mittelbare Wirkung des Planfeststellungsrechts der Reichseisenbahnanlagen.

[1] Auch das ist bei einem Planänderungsverfahren durchaus möglich, weil das Notwendigfinden im Sinne des § 14 (auch des Absatzes 2) ein öffentliches Interesse erfordert.

11. Eisenbahnrechtliche Gründe für die teilweise Beschränkung der öffentlich-rechtlichen Entschädigung gegenüber festgestellten Reichseisenbahnanlagen.

Das Problem spiegelt sich in folgendem praktischen Falle, wie er beim Fernleitungsbau zu entscheiden war, wider:

In der Nähe eines Ortes wurde ein Privatgrundstück unmittelbar an einem Feldwege zum Teil von einer Fernleitung überspannt. Es war zur Zeit der Planfeststellung und des Baues der Leitung sowie noch längere Zeit danach reines Ackerland. Später wurde das Grundstück infolge plötzlicher, unvorhersehbarer Entwicklung des Ortes als „Bau- und Industrieland" in die örtlichen Bebauungspläne einbezogen. Infolge der Fernleitung konnte das Grundstück nun an der Feldwegseite, wo die Fluchtlinie lief, nicht voll bebaut werden. Der Eigentümer verlangte von der Unternehmerin der Fernleitung (Reichsbahn) Entschädigung, weil er sein Grundstück nicht bebauen oder als Bauland veräußern könne. Eine privatrechtliche Vereinbarung über etwaige spätere Schäden war beim Bau der Leitung nicht getroffen, eine Dienstbarkeit zur Duldung der Leitung seinerzeit nicht eingetragen worden. Die nachträgliche Verlegung der Leitung um das Grundstück herum, an die man zuerst gedacht hatte, war nicht möglich (oder doch viel zu kostspielig). War in diesem Falle der Anspruch des Eigentümers auf öffentlich-rechtliche Entschädigung begründet?

Es handelt sich um einen Fall nachträglicher, d. h. nach der Planfeststellung auf Grund neuer Tatsachen eingetretener Beschränkung des Eigentümers. Wir werden sehen, daß eine solche Beschränkung auf Grund nachträglichen Bedarfs ohne Entschädigung geduldet werden muß.

Auflage und Entschädigung.

Zum Verständnis der folgenden eisenbahnrechtlichen Gründe für diese Entscheidung muß zunächst eine Beziehung klargestellt werden, die m. E. bisher keine genügende Würdigung erfahren hat. Es ist dies das Verhältnis zwischen der Auflage (§ 14 PrEisGes.), die dem Unternehmer aufgebürdet wird, und der öffentlich-rechtlichen (Enteignungs-) Entschädigung[1].

[1] Wenn hier nun häufiger die Ausdrücke „Staat", „Unternehmer" und „Auflage" gebraucht werden, obwohl das Reich jetzt selbst Staat und Unternehmer in einer Person darstellt, so wird diese auf die Privatbahnverhältnisse zugeschnittene Terminologie nur deshalb gewählt, um, wo es nötig ist, die ursprünglichen Grundgedanken des § 14 schärfer herauszuarbeiten. Es kann in dieser Beziehung auf das bereits im Abschnitt 2 Gesagte verwiesen werden (siehe oben im I. Teil dieses Aufsatzes, Heft 4/1938 dieser Zeitschrift, am Ende des Abschnitts 2).

Die „Schutzanordnung" (Auflage an den Unternehmer) des § 14 PrEisGes. ist ein wesentliches Mittel des Staates, die Anordnung des öffentlichen Zustandes in der Planfeststellung nach seinem Willen zu formen; sie bezweckt den Schutz des benachbarten Eigentümers gegen Gefahren und Nachteile, die ihn aus der Anordnung treffen könnten. Sie ist also — ebenso wie die Planfeststellung selbst— eine rein öffentlich-rechtliche Hoheitsmaßnahme des Staates, der dem Unternehmer (bei Staatsbahnbetrieben also gewissermaßen „sich selbst") eine entsprechende Sicherungspflicht auferlegt; die herrschende Meinung vertritt deshalb auch mit Recht den Standpunkt, daß der Eigentümer einen klagbaren Anspruch auf Erteilung einer solchen Auflage nicht hat[1]. Gleichwohl wirkt sich selbstverständlich eine Auflage an den Unternehmer als ein wichtiges Schutzmittel für den benachbarten Privatrechtsträger aus, auf das er durch seinen „Einspruch" in dem gewohnheitsrechtlich herausgebildeten landespolizeilichen Begutachtungsverfahren hinwirken kann. Es ist der öffentlich-rechtliche Schutz des betroffenen Eigentümers gegen die Planfeststellung[2]. Der Inhalt einer solchen Schutzanordnung (Auflage) umschließt nun keineswegs bloß die engen Möglichkeiten, wie sie die ursprüngliche Wortfassung des § 14 a. a. O. als Beispiel aufzählt. Der § 14 gibt vielmehr dem Staat die Handhabe, nicht nur Nebenanlagen zum Schutz des Nachbarn anzuordnen, sondern das Gesamtgesicht der Planfeststellung zu bestimmen. Darüber besteht keine Meinungsverschiedenheit mehr. Würde also ein Eigentümer durch die nach Plan zu errichtende Anlage (z. B. Fernleitung) der Reichsbahn wesentlich beeinträchtigt werden und ist Abhilfe möglich, so kann durch Plananordnung zum Schutze des Nachbarn vorgesehen werden: entweder andere Linienführung oder Höherlegung der Leitung an einer bestimmten Stelle oder auch nur Anbringung einer Schutzvorrichtung.

Diesem weitgehenden öffentlich-rechtlichen Schutz gegenüber steht die in ihren hauptsächlichen Wesenszügen schon früher gekennzeichnete Entschädigung, die die zurückbleibenden vermögensrechtlichen Schäden des Eigentümers ausgleicht. Auflage und Entschädigung, diese beiden Mittel zum Ausgleich von Nachteilen bei Eingriffen in das Eigentum, sind nun an sich keineswegs wesensgleich. Sie unterscheiden sich voneinander in ihren Voraussetzungen und der Art ihrer Durchführung; sie stehen sich völlig unabhängig gegenüber und schließen zum Teil sogar einander aus[3]. Im öffentlich-rechtlichen Planfest-

[1] Siehe oben im Heft 4/1938 dieser Zeitschrift, S. 927, Fußnote 2.

[2] Gleim, a. a. O. S. 295.

[3] Gleim, a. a. O. S. 297.

stellungsverfahren wird zunächst geprüft, was bei der Plangestaltung öffentlich-rechtlich getan werden kann zum Schutz des Nachbarn; in dem völlig davon getrennten Entschädigungsverfahren (unter Umständen bei der Enteignung) wird der dann noch verbliebene Vermögensschaden als Entschädigung festgesetzt. Ferner ist es für die öffentlich-rechtliche Schutzanordnung (§ 14) im Gegensatz zu der Entschädigung gleichgültig, ob durch sie ein vermögensrechtlicher Schaden des Eigentümers, auf dessen Ausgleich er einen Anspruch hat, beseitigt oder gemindert wird; der anordnende Staat berücksichtigt hier auch Nachteile und Gefahren, die im Entschädigungsverfahren niemals geltend gemacht werden könnten. Er sorgt z. B. dafür, daß eine Brücke oder ein anderes hohes Bauwerk so geplant wird, daß dem Anlieger möglichst wenig Licht und Luft entzogen wird; er beseitigt damit also Nachteile, die durch geldliche Entschädigung (Enteignungsentschädigung) nicht ausgleichsfähig sind.

Trotz dieser Verschiedenheiten besteht zwischen Auflage (Plananordnung) und Entschädigung ein enger Zusammenhang. Beide sind Hilfsmittel des Eigentümers gegenüber dem festzustellenden oder festgestellten öffentlichen Zustand; beide zusammengenommen dienen also dem Ziel, eine volle Schadloshaltung des Eigentümers herbeizuführen. Dabei ergänzen sie sich gegenseitig. So ergehen oft bauliche Schutzanordnungen i. S. des § 14 (früher Auflagen), die auch den vermögensrechtlichen Ausgleich schon zum Teil oder ganz vorwegnehmen[1]. Man denke beispielsweise an die Anordnung zur Anlegung eines Ersatz- (Seiten-) Weges, durch den ein Umwegschaden verringert oder aufgehoben werden soll. Hier bezweckt die Anordnung nach § 14 ein Doppeltes: Einmal Schutz des Eigentümers und zum anderen eine möglichste Niedrighaltung der späteren geldlichen Entschädigung. Gerade dieser zweite Zweck tritt bei Auflagen nicht selten klar in den Vordergrund. Der anordnende Staat handelt dann aus öffentlichen Gesichtspunkten bei Erteilung der Auflage auch im Interesse des Unternehmers (bei Staatsbahnen also im Interesse seines eigenen Unternehmens), wenn und soweit durch eine Anordnung nach § 14 die Gesamtentschädigung herabgemindert werden kann. Der Eigentümer kann sich dann auch nicht gegen diese Anordnung sträuben, um etwa aus eigennützigen Gründen in den Genuß der höheren

[1] Vgl. z. B. Fritsch, a. a. O. S. 278, Anm. 66 B für den gleichliegenden Fall des § 14 PrEntGes. und RG. in EE. 13, S. 154; Gleim, a. a. O. S. 294/95 und S. 298/99.

geldlichen Entschädigung zu gelangen. Gerade an solchen Fällen wird die innere Beziehung, die Wechselwirkung zwischen Auflage (Schutzanordnung) und Entschädigung klar ersichtlich. Die erstere ist gewissermaßen das Ventil, das vorwegnehmend den Schaden naturaliter beseitigt und dadurch den Gesamtausgleich möglichst niedrig hält[1].

Dieses Wechselverhältnis zwischen Auflage und Entschädigung besteht bei jeder ersten Zustandsanordnung, d. h. bei dem durch die erste Planfeststellung einer Anlage notwendig werdenden und vom Eisenbahnunternehmen voll zu bestreitenden Ausgleich; der Staat hat es hier, also beim anfänglichen Bedarf des Eigentümers, in der Hand, ob er den Schaden durch öffentlich-rechtliche Anordnung im Sinne des § 14 Abs. 1 ausgleicht oder den Ausgleich der geldlichen Entschädigung überläßt; er wird — bei gleichem Wert für den Eigentümer — den Weg wählen, der aufs Ganze gesehen geringere Aufwendungen verursacht. An diesem inneren Zusammenhang zwischen Auflage und Entschädigung bei anfänglichem Bedarf des betroffenen Grundeigentümers erkennt man deutlich, daß auch jene vielfach nichts anderes ist als „vorweggenommene Entschädigung".

Keine Entschädigung bei nachträglichem Bedarf.

Was folgt aus dieser Erkenntnis für den „nachträglichen Bedarf", wie er unserem vorangestellten Beispiel (nachträgliche Änderung der Umweltverhältnisse) zugrunde liegt? Auch bei solchem „nachträglichen Bedarf" gewährt das öffentliche Recht dem betroffenen Eigentümer einen Schutz; es ist die in § 14, Absatz 2 a. a. O. vorgesehene „nachträgliche Schutzanordnung" (früher nachträgliche Auflage an den Unternehmer), zur Befriedigung auch der neuen Interessen des Eigentümers sichernde Anlagen, also eine Planergänzung oder Planänderung vorzunehmen; auf Grund neuer Planfeststellung wird dann der erste Zustand durch einen zweiten im Interesse des Eigentümers ersetzt. Bei dieser Regelung des § 14, 2 besteht aber, wie wir früher schon sahen, gegenüber der des § 14, 1 der wesentliche Unterschied, daß der Interessent selbst die Kosten für die nachträglich angeordnete Änderung tragen muß.

[1] Umgekehrt kann die Auflage aber auch versagt werden, wenn ihre Kosten im Vergleich zur Geldentschädigung zu hoch sein würden. So wurde im landespolizeilichen Termin über Aufhebung eines Überweges ein Einspruch, mit dem die Herstellung eines Ersatzweges im Bauwert von 40 000 RM gefordert wurde, mit Recht abgelehnt, weil die zu erwartenden Wirtschaftserschwernisse (durch Umwege usw.) kapitalisiert nur etwa 1000 RM betrugen.

Da nun eine Auflage (Schutzanordnung), wie wir weiter sahen, als Mittel zum Ausgleich von Nachteilen ihrem inneren Zweck nach häufig zugleich eine „Vorwegnahme der Entschädigung" darstellt, kann die im § 14, 2 angeordnete volle Kostentragungspflicht des Interessenten nur bedeuten, daß dieser nach dem Willen des Gesetzes auch den in den Auflagekosten u. U. enthaltenen Schadensausgleich selbst übernehmen soll. Die Folge davon ist aber die, daß der Eigentümer im Falle der Unmöglichkeit einer solchen nachträglichen Anordnung (technische Unmöglichkeit oder Verneinung des öffentlichen Interesses an einer Planänderung) eine Entschädigung vom Eisenbahnunternehmen wegen der nachträglichen Behinderung durch den ersten Zustand nicht fordern kann. Der Zusammenhang zwischen Auflage und Entschädigung läßt gegenüber § 14, 2 logischerweise eine andere Entscheidung nicht zu; es wäre widersinnig, einem Eigentümer, zu dessen Gunsten die nachträgliche Änderungsanordnung an das Unternehmen erteilt wird, die geldlichen Aufwendungen für die Zustandsänderung nach § 14, 2 voll aufzubürden, einem anderen Eigentümer aber, bei dem man die Auflage (z. B. aus öffentlichen Gründen) versagt, für die Unmöglichkeit der Zustandsänderung volle Entschädigung zuzubilligen.

Die hieraus abzuleitende Ablehnung einer öffentlich-rechtlichen Entschädigung bei nachträglichem Bedarf des Eigentümers erscheint auf den ersten Blick verblüffend, namentlich in den Fällen, in denen ein Eigentümer — wie in unserem Hauptbeispiel — durch eine festgestellte Eisenbahnanlage (Fernleitung) in seiner Verfügungsmacht später stark behindert wird. Und doch gibt es keine andere Lösung, sofern nur ein wirklicher „nachträglicher Bedarf" vorliegt. Die Frage, wann ein solcher gegeben ist, ist nicht immer einfach zu entscheiden. Das Gesetz liefert einen gewissen Anhaltspunkt in der Formulierung des § 14 Absatz 2. Was dort unter der nachträglich „mit den benachbarten Grundstücken vorgehenden Veränderung" zu verstehen ist, würde auch für den Ausschluß der Entschädigung als „nachträglicher Bedarf" in Betracht kommen. Sicher ist, daß nicht jede Behinderung, die erst später in Erscheinung tritt, deshalb allein schon einen „nachträglichen Bedarf" des Eigentümers in diesem Sinne darstellt. Es kann sehr wohl sein, daß die Beschränkung eines Eigentümers erst lange Zeit nach der Planfeststellung (und nach dem Bau der Anlage) erkennbar hervortritt und doch allein in der ersten Zustandsanordnung ihre Ursache hat. Dann handelt es sich immer um „anfänglichen Bedarf", der voll zu entschädigen oder — öffentlich-rechtlich bei der Planfeststellung — nach § 14 Absatz 1

zu behandeln ist[1]. Bei der schwierigen Abgrenzung zwischen „anfänglichem, aber später erst wirksam werdendem" und „wirklichem nachträglichem" Bedarf ist also mit großer Umsicht vorzugehen. Die Annahme eines „nachträglichen Bedarfs" setzt jedenfalls immer voraus, daß die Anordnung des ersten Zustandes als Ursache ausscheidet, d. h. die nachträgliche Beeinträchtigung des Eigentümers auf Eintritt neuer Tatsachen (objektive Änderung der Umweltsverhältnisse, dadurch erst geschaffene neue Benutzungsmöglichkeiten des Grundstücks usw.) zurückzuführen ist. Das ist der Sinn der Wortfassung in § 14, 2, der auch für die Beschränkung der öffentlich-rechtlichen Entschädigung Richtlinie sein muß[2].

Bei ihrer Wichtigkeit müssen diese Gedankengänge nochmals an Hand unseres praktischen Falles erörtert werden, weil gerade er das typische Beispiel für einen nicht mehr zu entschädigenden Nachteil auf Grund „nachträglichen Bedarfs" abgibt:

Der Eigentümer, auf dessen Grundstück sich die Fernleitung (mit oder ohne Leitungsmast) befindet, ist wegen der anfänglichen Beschränkung, die er dadurch in der Benutzung des Grundstücks als reines Ackerland erlitt, befriedigt worden; vielleicht hatte er auch (z. B. bei bloßer Überspannung) gar keinen Schaden und ist deshalb überhaupt nicht entschädigt. Für unsere Kernfrage ist das unerheblich. In beiden Fällen kann er jedenfalls späterhin keine Entschädigung fordern, wenn durch unvorhersehbare Veränderung der Umweltsverhältnisse nach der erstmaligen Zustandsanordnung die Benutzbarkeit des Grundstücks sich ändert und er nun sein Grundstück

[1] Es wird z. B. ein Anlieger durch den Bau einer Eisenbahnanlage in seinen Vorflutverhältnissen erheblich beeinträchtigt. Die Beschränkung war anfangs nicht zu erkennen, sie trat erst viel später anläßlich eines großen Unwetters in Erscheinung. Niemand — auch die Landespolizei in dem Begutachtungsverfahren nicht — konnte mit diesen späteren Nachteilen rechnen. Hier handelt es sich um anfänglichen, nicht erkennbaren Bedarf, der später erst wirksam wird. Es sei erwähnt, daß anderseits solche später eintretenden Beeinträchtigungen auch vorhersehbar sein können; dann handelt es sich um anfänglichen, erkennbaren Bedarf, der nur bei der Planfeststellung nicht geltend gemacht ist. Über die Folgen einer derartigen Unterlassung siehe auch Seite 1186, Fußnote 1.

[2] Über den Begriff der „mit den benachbarten Grundstücken vorgehenden Veränderung" i. S. des § 14, Abs. 2 siehe auch v. Kienitz: „Die rechtliche Lage der Reichsbahn gegenüber dem Nachbarn" in Gruchots Beiträgen zur Erläuterung des Deutschen Rechts, Neue Folge, 8. Jahrgang, S. 492: Auch solche Veränderungen, die mit dem Grundstück vorgenommen werden, also auf dem Willen des Verfügungsberechtigten beruhen.

nicht bebauen kann[1]; denn er hätte bei Möglichkeit einer nachträglichen Verlegung der Leitung die Kosten dafür nach § 14 Abs. 2 tragen müssen; der in diesen Kosten enthaltene Schadensausgleich träfe also ihn; folglich kann er nicht, wenn die nachträgliche Abänderung versagt wird oder unmöglich ist, Geldentschädigung erhalten[2]. Besonders klar wird diese Folge aus § 14, Absatz 2, wenn man sie auf zwei Nachbareigentümer, die nachträglich in der Benutzbarkeit ihrer Grundstücke gleichermaßen behindert werden, anwendet: Die Eigentümer der Ackerparzellen A und B sind durch die Fernleitung überspannt worden; bei beiden Parzellen war zur Zeit der Planfeststellung eine spätere andere Ausnutzung völlig ausgeschlossen; durch plötzliche Entwicklung der Gegend zum Industriegebiet werden beide Parzellen zum ausgesprochenen Baugelände; ihrer Bebauung steht die Leitung entgegen; beim Grundstück A ist eine Zustandsänderung (Planänderung) möglich und wird auch durch nachträgliche Auflage (Schutzanordnung) angeordnet; A muß dann die gesamten Kosten, die vielleicht hart bis an den neuen höheren Bauwert des Grundstücks heranreichen, selbst tragen; bei der

[1] Anders liegen die Fälle der Praxis, in denen eine freie Ackerfläche schon zur Zeit der Errichtung einer Leitung Bauland war (im Bebauungsplan als solches vorgesehen), und in denen entweder die späteren Nachteile nicht erkennbar waren oder keiner der Beteiligten bei der Planfeststellung auf den Charakter des Grundstückes als Bauland hinwies. Hier handelt es sich beide Male um anfänglichen Bedarf, der also an sich sowohl hinsichtlich von Auflagen als auch hinsichtlich der Geldentschädigung vom Eisenbahnunternehmer zu befriedigen ist. Im zweiten Fall, dem unterlassenen Hinweis auf die Baueigenschaft des Geländes im Planfeststellungsverfahren, muß man allerdings fragen, welche Folgen die Unterlassung dieses Hinweises privatrechtlich für die Entschädigung hat. Man kann in diesem Falle aus dem „Verschweigen" des Interessenten u. U. einen Einwand gegen die Höhe der später geforderten Entschädigung herleiten; in dem in der Praxis vorgekommenen derartigen Fall wurde dadurch die Entschädigung auf die Mehrkosten herabgedrückt, die die anfängliche Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes bei der Linienführung (Verlegung der Leitung um das Baugrundstück herum) verursacht hätten. (Mitwirkendes Verschulden oder „Verwirkung".)

[2] Die Entscheidung kann sich auch nicht ändern, wenn es sich um einen „Nacheigentümer" handelt, der etwa beim Erwerb des Grundstücks „im guten Glauben" bezüglich des Vorhandenseins einer Eisenbahnanlage war. Auch dieser privatrechtliche Gesichtspunkt spielt gegenüber der öffentlich-rechtlichen Wirkung keine Rolle. Zu vergleichen ist hierzu die Entscheidung im Archiv für Eisenbahnwesen 1897, 20. Jahrgang, S. 538 ff., die allerdings die allgemeinen Konzessionswirkungen betrifft. Sie besagt S. 540: „Ob die Klägerin, als sie das Grundstück erwarb, die aus der Nachbarschaft der Eisenbahn sich ergebenden Nachteile erkannt hat oder hätte erkennen müssen, ist für die Entscheidung ohne Belang." Das muß erst recht gelten für die aus der Planfeststellung selbst abzuleitende Wirkung.

Parzelle B ist eine nachträgliche Abänderung technisch nicht möglich oder das öffentliche Interesse wird verneint; soll dann B jetzt volle Entschädigung für die Nichtbenutzbarkeit seines Grundstücks als Bauland erhalten, also im Endergebnis vermögensrechtlich weit besser abschneiden als A? Das wäre ungerecht, zumal sich A und B in völlig gleicher Lage befinden und keiner von beiden die spätere Möglichkeit einer anderen Verwertung des Grundstücks voraussehen konnte und vorausgesehen hat.

Es ist vielmehr so:

Durch die erste Planfeststellung ist ein öffentlich-rechtlicher Zustand gesetzt; alle zur damaligen Zeit vorliegenden und vorhersehbaren Nachteile sind nach § 14, Absatz 1 oder durch Geldentschädigung ausgeglichen. Infolge neuer nachträglicher Tatsachen, die im Zusammenhang mit diesem ersten Zustand weitere Nachteile entstehen lassen, wird nun ein neuer Zustand angestrebt. Die Kosten für diese Zustandsänderung trägt nach § 14, 2 der Interessent. Aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes muß nun über den Sinn des § 14, 2 folgendes geschlossen werden[1]: Mit der ersten Anordnung (Planfeststellung) ist für das Eisenbahnunternehmen ein öffentlich-rechtlicher Zustand begründet worden; ordnet der Staat auf Grund der nachträglichen Interessen des Nachbarn einen neuen an, dann muß an sich er, der Staat, den Unternehmer entschädigen, weil dieser ja wegen Aufgabe seines Zustandes jetzt ein „Opfer" bringt. Diese öffentlich-rechtliche Entschädigungslast bürdet nun der Staat dem Interessenten auf, indem er ihn durch § 14, 2 zur Kostentragung für die Änderung des Zustandes verpflichtet. Wenn also die Kostentragung nach diesem klaren Gedanken der Motive Ablösung der öffentlich-rechtlichen Entschädigung ist, die an sich der Staat an den Eisenbahnunternehmer zu leisten hätte und auf die der Unternehmer einen Anspruch hat, so wäre es ganz und gar widerspruchsvoll, bei Unmöglichkeit der Abänderung des ersten Zustandes umgekehrt dem Interessenten einen Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer zuzubilligen. Nicht der Interessent bringt jetzt ein Opfer, sondern der Unternehmer hätte ein Opfer gebracht, wenn der Zustand geändert worden wäre. Geht das nicht, so muß eben der erste Zustand bleiben, ohne daß der nachträgliche Interessent etwas zu fordern hat. Neuen Bedarf nach der Zustandsanordnung hat also der interessierte Nachbar (sowohl nach § 14, Absatz 2 wie hinsichtlich der Geldentschädigung) selbst zu vertreten.

[1] Vgl. insbesondere von Kienitz, a. a. O., S. 489 u. S. 491, und Entscheidung des Preuß. Oberverwaltungsgerichts in OVG. Bd. 9, S. 195, über die Entstehungsgeschichte des Gesetzes.

Wenn man den Grundsatz des § 14, 2 so nach seiner ursprünglichen Bedeutung wertet und seinen inneren Zusammenhang mit der Entschädigungsfrage erfaßt hat, wird man die Ablehnung der Entschädigung auch in unserem Falle nicht mehr verwunderlich finden. Insbesondere kann es auch keinen Unterschied machen, wenn Staat und Unternehmer in einem Staatsbetrieb (jetzt Reich) zusammenfallen. Die materielle Bedeutung des § 14, 2 für die Entschädigungsfrage bleibt auch gegenüber Eisenbahnanlagen der Deutschen Reichsbahn die gleiche[1].

[1] Es sei hier im Anschluß an die eisenbahnrechtlichen Gründe auf die neuere Rechtsprechung verwiesen, die die Entschädigungsansprüche benachteiligter Nachbareigentümer gegenüber konzessionierten (Eisenbahn-) Anlagen im Interesse der Allgemeinheit immer mehr einengt.

a) Entsch. des OLG. Naumburg (1 W 466/32) vom 17. November 1932 behandelt (LG. Halle 12. Oktober 1931 — 2 O 535/31 —) den Fall eines Nachbareigentümers der Eisenbahn, dem im Interesse der Übersichtlichkeit der Bahnstrecke aufgegeben war, einen bestimmten Teil seines Grundstücks (das sogen. Sichtdreieck) von Aufwuchs freizuhalten. Er begehrte dafür Entschädigung. Beide Urteile halten eine solche nicht für begründet und führen dazu aus: „In der Erteilung der Konzession zur Anlage der Eisenbahn liege die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt, daß sich die benachbarten Grundbesitzer diejenigen nachteiligen Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssen, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar sei. Ein Entschädigungsanspruch erwachse danach nur demjenigen Eigentümer, demgegenüber die Beschränkung . . . infolge der Neuanlage der Eisenbahn eingetreten sei, nicht aber dem Besitznachfolger usw.".

b) Insbesondere führt das RG. in der bereits erwähnten Entscheidung vom 16. Juni 1937 — V 241/36 — Rechtspr. d. Rpfl. 1937, Spalte 333, Nr. 628 die bisherige Rechtsprechung über die Entschädigungspflicht konzessionierter Betriebe bei übermäßigen Immissionen insofern zugunsten der öffentlichen Betriebe weiter, als es dort sagt: „Zu prüfen ist auch, ob das Ergebnis mit der Verpflichtung des Eigentümers, sein Recht den Belangen des Volksganzen zu unterstellen, oder mit dem Gedanken nachbarlichen Gemeinschaftsverhältnisses (RG. 154, S. 161) unvereinbar sein möchte, und ob alsdann, unter Anwendung des § 242 BGB. auch auf das Gebiet des Sachenrechts, eine andere Gesetzesauslegung Platz greifen könnte und müßte."

Diese Urteile haben selbstverständlich nicht die Planfeststellungswirkungen im Auge; aber man wird sagen können: wenn hier schon aus dem viel allgemeineren Gesichtspunkt der Konzession so weitgehende Begrenzungen der Entschädigungsansprüche des Nachbareigentümers hergeleitet werden, soll dann gegenüber der „Planfeststellung", d. h. gegenüber dem staatlich angeordneten Zustand selbst, eine volle Entschädigung bei nachträglichem Bedarf in Frage kommen?

12. Billigkeitsgründe.

Neben diesen aus dem öffentlichen Eisenbahnrecht abgeleiteten Gesichtspunkten lassen auch allgemeine Billigkeitsgründe eine andere Auffassung des hier zu entscheidenden Entschädigungsfalles nicht zu.

Das zeigt zuerst der Vergleich mehrerer, durch die Fernleitung in verschiedener Weise in Mitleidenschaft gezogener Eigentümer. Die Praxis des Fernleitungsbaues weist die mannigfachsten Formen des Eingriffs in das Grundeigentum auf, die von Anfang an zu einer verschiedenen Regelung der Beziehungen zu den jeweils Betroffenen führen. Es sind beispielsweise vier benachbarte Eigentümer durch den Bau der Fernleitung berührt, die sich sämtlich insofern in gleicher Lage befinden, als ihre in Anspruch genommenen reinen Ackerparzellen später die gekennzeichnete Werterhöhung als Bau- oder Industrieland erfahren haben oder doch ohne die Leitung erfahren hätten. Unter diesen Eigentümern befindet sich:

a) der Eigentümer A, der wegen bloßer Überspannung seines Grundstücks keinerlei Schaden hatte und die Bauerlaubnis freiwillig erteilte; es war keine Enteignung nötig, er erhielt auch keinerlei Entschädigung. Dieser Fall ist der zu entscheidende Hauptfall;

b) der Eigentümer B, der seinen Grund und Boden für die Leitung oder andere Nebenanlagen ausnahmsweise abtreten mußte; er erhielt den Wert für sein Grundstück nach den damaligen Verhältnissen als Ackerland vergütet (im Wege freiwilliger Einigung oder bei der Enteignung);

c) der Eigentümer C, mit dem wegen besonderer Lage der Leitung oder wegen Errichtung eines Mastes auf dem Grundstück eine geringe Abfindung für die Beschränkung in der Benutzung als Ackerland vereinbart wurde, und der dafür auf Ersatz aller weiteren Schäden für die Zukunft verzichtete (auch gleichzeitig Eintragung einer Dienstbarkeit bewilligte); die Bauerlaubnis wurde von ihm freiwillig erteilt;

d) der Eigentümer D, der — in gleicher Weise wie C beeinträchtigt — sich nicht freiwillig abfinden, sondern enteignen ließ; Bauerlaubnis, Festsetzung der Entschädigung und Bewilligung einer Dienstbarkeit erfolgte im Enteignungswege.

Wenn man angesichts dieser verschieden gestalteten 4 Fälle nun in unserem Hauptfall den Eigentümer A wegen der später veränderten

Verhältnisse (nachträglich eingetretene Bauqualität seines Grundstücks) entschädigen wollte, so würden sich bei der Entscheidung der anders gelagerten Fälle B bis D ganz erhebliche Schwierigkeiten, Widersprüche und Ungerechtigkeiten ergeben.

Von den 4 genannten Eigentümern scheidet nämlich zunächst einmal B, der das Eigentum selbst abtreten mußte, für eine nachträgliche Entschädigung unbedingt aus. Niemand wird auch nur auf den Gedanken kommen, ihm wegen Änderung der Grundstückspreise eine Nachzahlung auf den Kaufpreis für das abgetretene Grundstück zu bewilligen. Schon der Hinblick auf diesen ehemaligen Eigentümer B, der doch auch nur unter Zwang seine Ackerparzellen zu dem früheren billigen Preise veräußert hat, würde eine spätere Entschädigung an andere Betroffene (insbesondere den Eigentümer A) als unbillige Härte erscheinen lassen. Dabei ist der Fall B noch nicht einmal voll vergleichsfähig mit dem des A, weil B immerhin den vollen Kaufpreis für sein Ackerland erhalten hat, den er — theoretisch wenigstens — auch mit Aussicht auf Werterhöhung hätte anlegen können.

Besonders schwerwiegende Bedenken gegen die Zubilligung einer Entschädigung an A ergeben sich aber, wenn man die Lage der (gleichfalls nur beschränkten) Eigentümer C und D überprüft und mit der des A vergleicht:

Die Entschädigung an A könnte man doch nur daraus herleiten, daß mit ihm früher, d. h. zur Zeit des Eingriffs in seinen Eigentumsbereich, keinerlei Abmachungen über etwaige künftige Schäden und keinerlei Sicherungsvereinbarungen (Dienstbarkeitsbestellung) getroffen seien, die privatrechtlichen Beziehungen also noch in der Luft schweben und nunmehr nach dem jetzigen Stande geregelt werden müssen. Eine derartige rein privatrechtliche Beurteilung der Dinge muß folgerichtig bei C und D zu einer Ablehnung jeder nachträglichen Entschädigung führen, weil eben bei diesen im Gegensatz zu A eine abschließende vertragliche (wie bei C) oder Enteignungsregelung (wie bei D) stattgefunden hat. Und doch leiden C und D genau so wie A unter der nachträglichen Behinderung durch die Fernleitung und haben ebensowenig wie A die Entwicklung ihres Grundbesitzes zum Bauland irgendwie vorausahnen können. Soll man den A jetzt dafür gewissermaßen belohnen, daß die Reichsbahn sein Ackergelände nur überspannte und deshalb eine privatrechtliche Vereinbarung mit ihm nicht traf, und andererseits die Eigentümer C und D dafür bestrafen, daß mit ihnen wegen der Aufstellung der Maste oder anderer kleinerer Beschränkungen eine sofortige Regelung und Vereinbarung einer niedrigen Entschädi-

gung erforderlich waren? Man würde dann das vermögensrechtliche Schicksal der Beteiligten von Umständen abhängig machen, auf die sie subjektiv überhaupt keinen Einfluß hatten, die für sie reine Zufälligkeiten waren. Das kann von der Rechtsordnung nicht gebilligt werden. A, C und D müssen aus Gründen einer höheren Gerechtigkeit entweder in gleicher Weise entschädigt werden oder sie müssen alle die nachträgliche Beschränkung in der Benutzbarkeit ihres Grundstücks entschädigungslos hinnehmen.

Die rein privatrechtliche Einstellung zu der Entschädigungsfrage würde hier übrigens noch zu weiteren Unklarheiten führen. Man kann nämlich durchaus im Zweifel sein, ob der privatrechtliche Verzicht des Eigentümers (C) auf Ersatz späterer Schäden und die Bestellung der Dienstbarkeit im Hinblick auf den besonders gelagerten Fall überhaupt von rechtlicher Bedeutung oder nicht vielmehr „wegen völlig veränderter nachträglicher Verhältnisse" anfechtbar (§ 119 BGB.) oder — im Falle eines Vergleichs — unwirksam nach § 779 BGB. wären[1]. Die Frage soll hier nicht entschieden werden; sie wird nur aufgeworfen, um damit anzudeuten, wie wenig überhaupt mit privatrechtlichen Sicherungen für die Zukunft anzufangen ist. Bei einer unvorhersehbaren nachträglichen Beeinträchtigung durch die öffentliche Sache, wie sie in unserem Falle gegeben ist, versagt eben jede privatrechtliche Spekulation; es kommt auf sie auch gar nicht an[2]; das öffentliche Recht entscheidet selbst und allein darüber, indem die Zustandsanordnung und die von ihr berührten privaten Interessen bei Beurteilung der öffentlichrechtlichen Entschädigungsfrage im Sinne der früheren Darlegungen miteinander abgewogen werden.

Eine Entschädigung an alle nachträglich gleich schwer betroffenen Eigentümer, wie sie im Verhältnis zu einem zu entschädigenden Eigentümer A recht und billig wäre, ist andererseits aber nicht möglich, zum mindesten nicht bei dem anfangs enteigneten Eigentümer D, dem damals eine geringfügige Entschädigung für die Beschränkung seiner Ackerparzelle im Enteignungswege bereits zugesprochen ist; denn D kann eine nochmalige Enteignungsentschädigung auf Grund des nachträglich eingetretenen Tatbestandes (Werterhöhung seines Grund-

[1] Der Eigentümer C wäre dann von seinen privatrechtlichen Bindungen befreit. Er stände dann zu der Frage der nachträglichen Entschädigung im vorliegenden Falle genau so wie der Eigentümer A.

[2] Daß man gleichwohl als zusätzliche Sicherung bei Errichtung solcher Anlagen (Fernleitungen) die Eintragung von Dienstbarkeiten betreibt, ist aus anderen, früher dargelegten Gründen zweckmäßig (vgl. im Heft 4/1938 dieser Zeitschrift oben I, Abschnitt 7 am Ende), berührt aber nicht die grundsätzliche Herleitung der Rechtslage allein aus dem öffentlichen Recht.

stücks) auf keinem Wege zugebilligt werden. Die Enteignungsgesetze sehen keine Sonderbestimmungen für solche Fälle eines nachträglichen neuen Bedarfes vor. Der § 31 Preuß.Enteign.Ges. spricht zwar von „später erst erkennbar werdenden Folgen", hat aber zur Voraussetzung, daß diese Folgen zur Zeit der Enteignung bereits vorhanden sind und nur erst später in Erscheinung treten[1]. Auch § 12 Abs. 2 Preuß. Enteign.Ges. steht unserer allgemeinen Auffassung von der Behandlung des „nachträglichen Bedarfes" nicht entgegen; auch hier sind andere Fälle eines „nichtabschätzbaren" Schadens gemeint, der aber ebenfalls schon ursprünglich, d. h. zur Zeit der Enteignung, in seiner Ursächlichkeit vorhanden sein muß. Weil sonach die übrigen beteiligten Eigentümer (mindestens aber der Eigentümer D) für eine Entschädigung ausscheiden, muß auch die Entschädigung an A billigerweise entfallen.

Im übrigen würde nun aber die Zuerkennung von Entschädigungen auf Grund solcher späteren neuen Umstände für die Reichsbahn als Unternehmer der öffentlichen Anlage (Fernleitung) völlig untragbar sein. Auch das muß bei Darstellung der Billigkeitsgründe eindeutig festgestellt werden. Wenn ein öffentliches Unternehmen, wie es die Reichsbahn mit ihren weitverzweigten und durch das ganze Land nach allen Richtungen sich ausdehnenden Anlagen ist, in solchem Falle immer wieder den neuen nachträglichen Bedarf der mit ihr verflochtenen Umwelt berücksichtigen und auf ihre Kosten befriedigen sollte, würde es allmählich, aber mit notwendiger Sicherheit, finanziell zugrunde gehen. Gerade das moderne Zeitalter mit seiner immer mehr und schneller fortschreitenden Entwicklung auf allen Gebieten der Technik und des Wirtschaftslebens läßt klar erkennen, wie sich auf Schritt und Tritt die aus älterer Zeit überkommenen öffentlichen Verkehrsanlagen der Eisenbahnen und die sie rings umgebenden Grundstücke bei deren Erschließung und Umgestaltung gegenseitig behindern und fortdauernde Ausgleiche notwendig werden. Sollen diese stets auf Kosten der der Allgemeinheit dienenden, schon länger den gleichen öffentlichen Zustand darstellenden Eisenbahnen gehen? Das wäre — gerade im Interesse der Allgemeinheit — unfaßbar und untragbar. Es wäre ein Rückfall in die Zeiten des überspitzten Liberalismus, wenn man hier die Allgemeinheit selbst ständig aufs neue mit Entschädigungsleistungen an den (meist privaten) Nachbarn der öffentlichen Sache belasten wollte, nur um diesem eine nachträgliche bessere Benutzungsmöglichkeit seines Grundstücks „ohne irgendwelche neuen Aufwendungen seinerseits" zu verschaffen. Eine Priorität des privaten Grundeigentums in diesem

[1] Es ist also ein Fall des anfänglichen, später erst erkennbar werdenden Bedarfs im Sinne der früheren Ausführungen, s. Seite 1185.

Sinne gegenüber den öffentlichen Reichseisenbahnanlagen kann durchaus nicht anerkannt werden, auch wenn die Anlagen — wie z. B. die Fernleitung — auf dem Grund und Boden nur „zu Gast sind". Mit der Zustandsanordnung wird vielmehr die öffentliche Eisenbahnanlage in die Welt gesetzt als „gleichberechtigt" mit der öffentlichen und privaten Umwelt.

Dieser hier für die nachträgliche öffentlich-rechtliche Entschädigung ausgesprochene Gedanke des Wegfalls einer Priorität gegenüber der öffentlichen Sache hat bei den öffentlichen Straßen im § 39 RbGes. bereits Niederschlag gefunden. Der gleiche öffentlich-rechtliche Gesichtspunkt muß — im Falle des nachträglichen Bedarfs eines Nachbareigentümers — auch für den umliegenden Privatrechtskreis verbindlich sein. Die Struktur der öffentlichen Sachen, wie sie sich aus vielen Einzelgesetzen ergibt, ist in diesem Punkte bisher keinesfalls einheitlich geregelt[1].

In dem Zustandsrecht der Reichseisenbahnanlagen ist aber schon de lege lata, wie darzulegen versucht wurde, der Weg hierzu beschritten worden; sie haben es ja auch besonders nötig, weil sie infolge ihrer räumlichen Ausdehnung in unübersehbarer Zahl mit dem nachbarlichen Rechtskreis zusammentreffen und eine ständig neue Belastung durch diesen finanziell nicht vertragen könnten. Es darf hier eben nicht mehr die „vielfach verbreitete Ansicht siegen, die unergründliche große Tasche des Eisenbahnunternehmers müsse sich dem kleineren Unternehmen oder Privaten öffnen, vielmehr wird auch hier bei Zweifeln, nicht nur gegenüber Bahnen, die der Landesverteidigung dienen, sondern gegenüber

[1] Vgl. Otto Mayer, a. a. O., Band II: „Das öffentliche Sachenrecht". Ansätze zu einer allgemeinen Gleichstellung der öffentlichen Sachen in dieser bevorzugten Stellung gegenüber dem Privateigentum finden sich u. a. in neuen Gesetzen (so Gesetz vom 13. Dezember 1933 über die zur Volksertüchtigung bedeutungsvollen Anlagen, und Gesetz vom 18. Dezember 1933 über die Ergänzung des Reichsautobahngesetzes). — Der § 12 des Telegraphenwegegesetzes vom 18. Dezember 1899 (RGBl. I/705), das die Inanspruchnahme fremder Grundstücke durch Telegraphenlinien regelt, spricht nicht g e g e n eine allgemeine Ausdehnung dieses Sonderrechts der öffentlichen Sache, sondern f ü r sie. Er besagt zwar in seinem Absatz 1 Satz 2: Tritt später eine solche Beeinträchtigung (nämlich in der Benutzbarkeit des Grundstücks durch die Leitung) ein, so hat die Telegraphenverwaltung auf ihre Kosten die Leitungen zu beseitigen; daß aber diese nach p r i v a t e m R e c h t s e l b s t v e r s t ä n d l i c h e — und für die leicht verlegbaren Postleitungen tragbare — Pflicht ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen wurde, läßt erkennen, daß man sie wegen der Natur einer solchen Leitung als einer ö f f e n t l i c h e n Sache eben nicht für selbstverständlich hielt. Das RbGes. hätte, falls beabsichtigt, solche Beschränkungen der öffentlichen Eisenbahnanlage auch festlegen müssen, bringt sie aber an keiner Stelle.

allen, die dem Volksganzen oder größeren Teilen davon zur Verfügung stehen, der Grundsatz entscheiden müssen, daß Sonderrechte Einzelner zurückzutreten haben"[1].

III. TEIL.

Zusammenfassung des Ergebnisses und seine Auswertung für die Baupraxis bei den Elektrifizierungsmaßnahmen.

13. Die Hauptergebnisse.

Eine Rückschau auf die bisherigen systematischen Ausführungen führt zur Zusammenfassung folgender Ergebnisse:

Die Planfeststellung als das baurechtliche Kernstück beim Bau von Reichseisenbahnanlagen ist hoheitsrechtliche Anordnung eines öffentlichen Zustandes. Aus ihr ergibt sich das Zustandsrecht der Eisenbahnanlagen.

Das andere rechtliche Hauptmerkmal der Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs, die Konzession (§ 4 PrEisGes.), liefert nach der Rechtsprechung und Rechtslehre zwar auch schon wesentliche allgemeine Sonderrechtssätze[2], die auch auf die Staatsbahnen als öffentliche Betriebe Anwendung finden. Bei dem Zustandsrecht der Planfeststellung handelt es sich aber demgegenüber um bestimmte feste Rechtssätze; sein Gegenstand ist enger, seine Wirkungen gehen dafür weiter; sie beruhen, wie sie im Vorstehenden abgeleitet sind, auf den §§ 37 RbGes., 14 PrEisGes. Die Hauptwirkungen der Planfeststellung waren danach folgende:

Sie gewährleistet der öffentlichen Zwecken gewidmeten Eisenbahnanlage, also einer „öffentlichen Sache", die Unangreifbarkeit und Unverletzlichkeit ihres Bestandes.

Die Sicherung gilt gegenüber dem öffentlichen wie dem privaten umweltlichen Rechtskreis.

Diese Sicherung ist eine dauernde, solange die öffentliche Zweckbestimmung der Anlage aufrechterhalten bleibt.

---

[1] So mit Recht Goltermann: „Nachbarrechtliche Ansprüche im Eisenbahnwesen", in EE Band 56, Seite 326.

[2] Vgl. oben Abschnitt 8 mit Fußnoten und Abschnitt 11 am Ende: insbesondere wird daraus nach allgemeinen öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkten die nachbarliche Beschränkung gegenüber dem Betrieb und die nachbarliche Duldungspflicht von Betriebsauswirkungen hergeleitet.

Sie folgt selbständig aus öffentlichem Recht, unabhängig von etwaigen privatrechtlichen Sicherungen (Dienstbarkeiten, Verträgen usw.).

Gegenüber dem privaten Rechtskreis, der den Hauptgegenstand der Betrachtung bildete, äußert sich diese Bestandssicherung in folgenden Einzelwirkungen:

1. Alle privatrechtlichen Ansprüche auf Beseitigung und Änderung der öffentlichen (durch Plan festgestellten) Eisenbahnanlage sind ausgeschlossen (§ 37 Abs. 2, letzter Satz: „Die Planfeststellung umfaßt die endgültige Entscheidung über alle von der Plangestaltung berührten Interessen");

2. das gilt auch für die Eisenbahnanlagen (z. B. Fernleitung), die auf fremdem Privateigentum errichtet worden sind; in diesem Falle führt also die Bestandssicherung sogar zu einer positiven Verfügungsbeschränkung, weil der Eigentümer wegen nachträglicher zuständlicher Behinderung durch die festgestellte Eisenbahnanlage sein Eigentum nicht mehr voll ausnutzen, also nicht mehr frei darüber verfügen kann.

3. Die Eigentumsbeschränkungen des nachbarlichen Eigentümers können nachträglich — d. h. nach Ausgleich aller anfänglichen Nachteile und Schäden nach § 14 Abs. 1 PrEisGes. oder durch Entschädigung — nur wieder beseitigt werden im Wege des öffentlichen Rechts durch eine Planänderung (nachträgliche Schutzanordnung), wobei er jedoch (der Eigentümer) alle Kosten der Änderung des Zustandes selbst zu tragen hat (§ 14 Abs. 2 PrEisGes.).

4. Diese Eigentumsbeschränkungen (einschließlich der Verfügungsbeschränkung zu 2.) durch eine ordnungsmäßig festgestellte Eisenbahnanlage müssen sogar entschädigungslos hingenommen werden, soweit es sich um eine nachträgliche Beeinträchtigung (nachträglichen Bedarf im dargelegten Sinne) handelt und eine Abänderung nach § 14 Abs. 2 nicht in Frage kommt; m. a. W. aller Schaden durch Beschränkung des Eigentümers beim Bau der Anlage fällt unter den notwendigen Ausgleich (Anordnung des § 14 Abs. 1 oder Entschädigung); jeder spätere, d. h. durch nachträglich geänderten Bedarf in der Benutzungsart des benachbarten Grundstücks entstehende Schaden, der durch das bauliche Dasein der Anlage eintritt, wird jedoch nicht ersetzt. Hier überdeckt das öffentliche Interesse (Zustandsrecht auf Grund staatlicher Anordnung) das pri-

vate. Das folgt mittelbar ebenfalls aus der Kostenerstattungspflicht des Eigentümers nach § 14 Abs 2 und aus dem inneren Zusammenhang zwischen dieser öffentlich-rechtlichen Anordnung und der Entschädigung, wie im einzelnen dargelegt wurde.

Es mag auf den ersten Blick zu weitgehend erscheinen, diese in das Privatrecht eingreifenden Wirkungen der Planfeststellung aus den kurzen Worten, die der § 37 im Abs. 2 (letzter Satz) über die materielle Bedeutung der Planfeststellung enthält, herleiten zu wollen; insbesondere scheint die Verfügungsbeschränkung des Eigentümers gegenüber dem öffentlichen Zustand (Ergebnis zu 2.) und der Ausschluß der Entschädigung bei nachträglichem Bedarf (Ergebnis zu 4.) darin keine Stütze zu finden. Und doch ist bei folgerichtiger Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen eine andere Beantwortung der aufgeworfenen Fragen nicht möglich. Die weitgehende Verfügungsbeschränkung des nachbarlichen Eigentümers bei Anlagen auf fremdem Eigentum (zu 2) ist einfach eine Folge davon, daß auch solche Anlagen als echte Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 anzusehen sind; die anderen Beschränkungen (insbesondere zu 4) stützen sich, wie dargetan, auf den § 14 Abs. 2 PrEisGes. Man müßte also entweder gewissen, nicht mit dem Eigentum der Reichsbahn verbundenen Anlagen die rechtliche Anerkennung als Reichseisenbahnanlage versagen oder aber die allgemeine Anwendbarkeit des § 14 a. a. O. im Gebiet des Reichsbahnbaurechts verneinen, um die hier herausgestellten Ergebnisse ablehnen zu können. Beide Grundlagen stehen aber m. E. unbestreitbar fest.

Im Interesse einer vollen Rechtsklarheit dürfte allerdings die Prüfung empfehlenswert sein, ob in einem neuen Eisenbahngesetz nicht die materiellen Rechtswirkungen der Planfeststellung eingehender zu regeln und dabei auch die Beziehungen zum Privatrecht in dem hier erörterten Sinne gesetzlich zu verankern sind.

14. Berücksichtigung der Ergebnisse bei dem Sondergebiet der Elektrisierungsmaßnahmen.

Eine scharfe Erfassung und Beachtung der herausgearbeiteten Grundsätze kann sehr wesentlich mithelfen, die in der Baupraxis der Reichseisenbahnanlagen vielfach noch recht verschwommenen und abweichenden Auffassungen über auftauchende Rechtsfragen zu klären und sie einer einheitlichen Behandlung zuzuführen.

Die Ergebnisse beanspruchen selbstverständlich allgemeine Gültigkeit, sind also für alle Reichseisenbahnanlagen im Sinne des § 37 verwertbar. Die Baumaßnahmen für die Elektrisierung der Reichsbahn-

strecken, in erster Linie der Fernleitungsbau, verdienen jedoch eine Sonderbeachtung, weil gerade sie oft einen besonderen Ausgleich mit der nachbarlichen Umwelt notwendig machen. Aus ihrem Gebiet wurden deshalb auch die hauptsächlichen Beispiele entnommen, wie überhaupt aus ihrer Praxis heraus die Anregung zu dieser Arbeit entstanden ist. Es seien deshalb hier zum Schlusse noch einige praktische Vorschläge für eine einheitliche rechtliche Behandlung dieses Spezialgebietes aufgeführt[1]:

1. Gerade bei Anlagen, die sich vom Grundeigentum der Reichsbahn entfernen (Fernleitung, teilweise auch Fahrleitung) ist die Bestandssicherung der einzelnen Anlage durch Planfeststellung erstes Erfordernis. Es ist also bei ihnen in vollem Umfange (z. B. einschließlich des Standortes der aufzustellenden Maste) nach § 37 RbGes. zu verfahren.
2. Diese Planfeststellung ist vor allem auch rechtzeitig, d. h. vor dem Bau der Anlage durchzuführen. Ergeben sich dabei im einzelnen Falle technische Schwierigkeiten (z. B. Unmöglichkeit der vorherigen Aufstellung von Detailplänen), so sind zur Sicherung der nachzuholenden Einzelfeststellung des Planes privatrechtliche Vorvereinbarungen mit den betreffenden Grundeigentümern zu empfehlen, in denen diese erklären: sie würden mit der vorgesehenen Plangestaltung im einzelnen einverstanden sein und bei nachträglicher öffentlicher Auslegung der Pläne, also späterer Planfeststellung, keine Einwendungen gegen die Belassung und Gestaltung der Anlagen auf ihrem Grundstück erheben. Diese Erklärung kann zweckmäßig mit der etwa einzuholenden vorläufigen Bauerlaubniserklärung (siehe zu 5.) verbunden werden.
3. Die Pläne sind zweckmäßig auch bei Planumserweiterungen anläßlich des Fahrleitungsbaues und hinsichtlich der Fahrleitung selbst festzustellen, weil man auch bei diesen Bauarbeiten von vornherein nicht übersehen kann, welche Einwendungen oder Forderungen etwa von dritter Seite nachträglich erhoben werden. Die formelle Feststellung des Planes empfiehlt sich selbst dann, wenn sich bei der anfänglichen Prüfung einwandfrei ergibt, daß zunächst keine Interessen Dritter berührt werden. Es muß nämlich hier verhütet werden,

[1] Diese Vorschläge sind aus gelegentlichen Vorträgen des Verfassers bei Sitzungen der ObE. (Oberste Bauleitung für Elektrisierungen) in Leipzig entnommen.

daß ein Eigentümer später — etwa auf Grund nachträglich geänderten Bedarfs in der Benutzungsart seines Grundstücks — Änderungen auf Kosten der Reichsbahn verlangt. Fälle solcher Art sind in der Praxis vorgekommen. Ist z. B. von der Reichsbahn ein Grunderwerb für eine Planumserweiterung vorgenommen und sind die Pläne nicht festgestellt, so kann ein Nacheigentümer des Nachbargrundstücks z. B. mit Erfolg einwenden, daß seine Vorflut durch diese (bisher nicht festgestellte) Erweiterung des Bahnkörpers eingeengt werde und für seine neuen Zwecke nicht genüge. Muß dann auf sein Verlangen eine Planfeststellung nachgeholt werden, so muß u. U. mit einer Schutzanordnung zur Verbesserung der Vorflutverhältnisse auf Kosten der Reichsbahn gerechnet werden. Auch dagegen besteht nur dann eine Sicherung, wenn von vornherein die Pläne ordnungsmäßig festgestellt sind.

Auch die von Wegebaupflichtigen oft erhobenen Forderungen auf Zahlungen einer Anerkennungsgebühr z. B. für Kreuzung eines bei der Elektrisierung verlegten Kabels mit einer öffentlichen Straße sind sicherer abzuweisen, wenn man sich hinsichtlich dieser Kabelverlegung auf einen festgestellten Plan berufen kann[1]. Schließlich sei hier auch auf die schon mehrfach erwähnten Richtlinien der früheren Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn über die Planfeststellung, Ziffer 10, hingewiesen, in der eine Planfeststellung für erforderlich gehalten wird bei Schaffung einer Anlage, die die Nachbarschaft auf elektrischem Wege beeinflussen kann.

4. Wird danach durch die Planfeststellung bereits die volle Sicherung der Eisenbahnanlage gegenüber späteren Beseitigungs- oder Änderungsansprüchen nach öffentlichem Recht herbeigeführt, so soll nach früheren Ausführungen gleichwohl nebenher eine privatrechtliche Sicherung der fremdes Grundeigentum berührenden Anlagen durch Bestellung von Dienstbarkeiten erfolgen. Diese allgemeine Richtlinie ist dahin einzuschränken, daß solche zusätzlichen privatrechtlichen Sicherungen dann aus-

[1] Denn eine im ordnungsmäßigen öffentlichen Verfahren errichtete öffentliche Anlage des Reichs kann bei Benutzung fremden Eigentums niemals sog. „Gestattungsgebühren" oder „Nutzungsvergütungen" unterworfen werden, soweit solche nicht zur Abgeltung der Schäden dienen. Jede privatrechtliche Gebühr, die für die bloße Gestattung (über den Schadensausgleich hinaus) gefordert wird, ist deshalb abzulehnen; sie würde übrigens auch im Enteignungsverfahren nicht zugesprochen werden.

nahmsweise entfallen können, wenn ihre Bestellung auf außergewöhnliche Schwierigkeiten (z. B. bei der Grundbuchbereinigung) stößt oder nur mit sehr hohen Kosten (Entschädigungsforderungen) durchführbar ist. Über die Form der für die Belastung[1] notwendigen Anträge, insbesondere die Eintragungsbewilligung des Grundeigentümers, besteht in der Praxis offensichtlich kein einheitliches Verfahren; außerdem enthalten die bisher üblichen Eintragungsbewilligungen vielfach unnötige und die Bewilligung unübersichtlich machende Zusätze. Eine Beschränkung auf den notwendigen und nach dem Gesetz zulässigen Inhalt der Belastung erscheint zweckmäßig. Man wird etwa folgende Form für die Eintragungsbewilligung wählen können:

— Der Unterzeichnete als Eigentümer usw. (genaue Aufführung des Grundstückes) belastet dieses Grundstück zugunsten des Deutschen Reiches (Reichseisenbahnvermögen) mit einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit nachstehenden Inhalts:

„Die Deutsche Reichsbahn ist berechtigt, über das belastete Grundstück elektrische Starkstromleitungen mit allem Zubehör (einschließlich Aufstellung von . . . Leitungsmasten) zu führen — zu betreiben — zu unterhalten — zu erweitern, alle hierzu erforderlichen Arbeiten in und auf dem Grundstück vorzunehmen und das Grundstück zur Ausführung dieser Arbeiten sowie zur Vornahme von Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten jederzeit zu betreten.

Auf dem Grundstück dürfen Bäume, Gebäude oder andere Baulichkeiten nicht so gepflanzt oder errichtet werden, daß sie weniger als . . . m an irgendeinen Teil der Leitung heranreichen, oder daß sie im Falle des Umstürzens einen Teil der Leitung berühren können."

Weitere Bestimmungen (etwaige allgemeine Pflichten der Eigentümer oder der Reichsbahn) in der Eintragungsbewilligung sind unnötig; es ist jedoch zu prüfen, ob aus Sicherheitsgründen an oder in der Nähe von Masten oder Leitungen Hinweisschilder mit weiteren Verhaltungsregeln für das Publikum anzubringen sind (bahnpolizeiliche Anordnung nach §§ 77, 82 BO.).

[1] Der Art nach sind hier zweckmäßigerweise persönlich beschränkte Dienstbarkeiten, nicht Grunddienstbarkeiten zu wählen.

5. Besondere privatrechtliche Vereinbarungen mit den benachbarten Grundstückseigentümern neben der ordnungsmäßig durchgeführten Planfeststellung sind nach Möglichkeit zu vermeiden, weil und insoweit das öffentliche Recht allein schon die Rechtsbeziehungen zum Nachbareigentümer in dem früher dargelegten Umfange regelt. Soweit sich ein Hinweis auf die durch die Baumaßnahme entstehenden Rechtsbeziehungen empfiehlt, ist dieser am besten bei Erteilung der Bauerlaubnis (und zugleich mit dieser) in Form einer Vereinbarung mit dem Grundeigentümer niederzulegen. Vorgeschlagen wird dafür etwa folgender Inhalt:

„Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsbahn, vertreten durch . . . . . und dem Grundstückseigentümer . . . . . anläßlich des Baues der Fernleitung . . . . . .

a) Der unterzeichnete Grundeigentümer ist damit einverstanden, daß die RBD. . . . . das zur Elektrisierung der Strecke . . . . . erforderliche, nachstehend näherbezeichnete Land in der Gemarkung . . . . . zur Überspannung . . . . . ., zur Aufstellung von Masten . . . . . in Besitz nimmt und zum Bau verwendet.

b) Die Deutsche Reichsbahn wird dem Grundeigentümer den vermögensrechtlichen Schaden im Rahmen des Enteignungsgesetzes ersetzen, den er durch das Vorhandensein der Leitung in bezug auf den gegenwärtigen Wert und die gegenwärtige Benutzbarkeit seines Grundstücks erleidet.

c) Die Deutsche Reichsbahn wird dem Grundeigentümer weiterhin die bei der erstmaligen Herstellung und der etwa später notwendig werdenden Unterhaltung der Leitung entstehenden Flur- und Aufwuchsschäden ersetzen. Die Schäden werden jedesmal gemeinsam durch die Reichsbahn (-direktion) und den Grundstückseigentümer festgestellt.

d) Bei Nichteinigung über die Höhe solcher etwaigen Schadenersatzansprüche entscheiden die Enteignungsbehörden.

e) Vereinbarung über Zinsenlauf.

f) Der Grundeigentümer verpflichtet sich, zugunsten der Reichsbahn (auf deren Verlangen) eine persönlich beschränkte Dienstbarkeit nachstehenden Inhalts eintragen zu lassen (folgt Form der Bewilligung wie zu Punkt 4).

6. Gerade bei den Fernleitungen spielen die früher erörterten Hauptfragen über die Verfügungsbeschränkung des Eigentümers bei „nachträglichem Bedarf" und über den teilweisen Ausschluß späterer Entschädigungsforderungen eine große Rolle. Zur richtigen Entscheidung dieser Fragen wird deshalb nochmals folgendes hervorgehoben:

Hat vor Erlangung der privatrechtlichen Sicherung (vor Eintragung der Dienstbarkeit) das betroffene Grundstück den Eigentümer gewechselt, und verlangt der Nacheigentümer wegen Behinderung durch die Anlage (Fernleitung) deren Verlegung auf Kosten der Reichsbahn, so ist solche Forderung mit Rücksicht auf die selbständige öffentlich-rechtliche Wirkung der Planfeststellung nach § 37 RbGes. (Grundsatz des § 14 Abs. 2 PrEisGes. von 1838) abzulehnen.

Da aus den gleichen rechtlichen Gründen Ersatzansprüche wegen nicht vorhersehbarer Beeinträchtigung des Grundeigentümers (infolge nachträglich geänderten Bedarfs in der Benutzung seines Grundstücks) nicht anzuerkennen sind, sind besondere Verzichtserklärungen wegen solcher zukünftigen Möglichkeiten vom Grundstückseigentümer nicht zu fordern. Verlangt umgekehrt der Eigentümer etwa Anerkennung der Schadenersatzpflicht für solche zukünftigen Fälle von der Reichsbahn, so ist das Verlangen — wiederum unter Berufung auf die öffentlich-rechtliche Bestandssicherung der Anlage als Reichseisenbahnanlage (§ 37 RbGes.) — abzulehnen. Macht der Grundeigentümer die Bewilligung der Dienstbarkeit von einer solchen Anerkennung abhängig, ist u. U. die Belastung des Grundstücks im Enteignungswege zu betreiben.

15. Schlußabschnitt.

Es ist versucht worden, in großen Zügen ein wichtiges Gebiet des öffentlichen Eisenbahnrechts, das Planfeststellungsrecht, systematisch darzustellen und seine selbständigen, das Privatrecht beeinflussenden Rechtswirkungen an Fällen aus der Praxis nachzuweisen. Folgt man in

der Baupraxis den hier vertretenen Gedankengängen, wie sie auch in den zuletzt gegebenen praktischen Anregungen ihren Niederschlag finden, so werden sich die — oft nur anscheinend schwierigen — Rechtsverhältnisse zum nachbarlichen Privateigentum leichter klären lassen; damit wird gleichzeitig viel unnötige Verwaltungsarbeit vermieden werden können.

In diesem Sinne mag die Abhandlung dazu beitragen, eine zu privatrechtlich eingestellte Behandlung des Eisenbahnbaurechts zu überwinden und dadurch dem öffentlichen Eisenbahnrecht allmählich die ihm vom Standpunkt der Allgemeinheit aus zukommende Geltung im Rechtsleben zu verschaffen.

Die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel.

Von

Dipl.-Ing. Wilhelm Günter in Hamburg.

(Schluß.)

C. Der Fahrpreis im Kräfteplan des öffentlichen Verkehrsmittels.

Die vorhergehenden Abschnitte zeigten, welche wichtige Rolle der Fahrpreis mit seinen Wechselwirkungen auf Verkehrsleistung, Einnahme und Selbstkosten unter den Kräften spielt, die den städtischen Personenverkehr und insbesondere die Verkehrs- und Betriebsleistungen sowie das wirtschaftliche Ergebnis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel beeinflussen. Es liegt für den Verkehrsingenieur nahe, diese Zusammenhänge und Wechselwirkungen technisch-wirtschaftlicher Art in einem Kräfteplan anschaulich darzustellen. Im Bild 21 ist ein solcher jährlicher Kräfteplan eines liniengebundenen städtischen Verkehrsmittels aufgezeichnet, der kurz folgendes zeigen soll:

Auf der linken Seite stehen die örtlich maßgebenden, vom Verkehrsunternehmen nicht beeinflußbaren, aber ständig sich verändernden Verhältnisse der Stadt:

1. Anzahl der Einwohner und ihr Altersaufbau,
2. Persönliche Verhältnisse des einzelnen Einwohners (Verkehrsbedürfnis, Einkommen),
3. Kaufkraft des Geldes,
4. Wettbewerber (alle übrigen Verkehrsmittel, eigene und öffentliche, mit gegebener Beförderungsgüte und bestehendem Fahrpreis).

Auf der rechten Seite stehen die beiden einzigen vom Verkehrsunternehmen beeinflußbaren Verhältnisse des betreffenden Verkehrsmittels:

5. Fahrpreis (Abstufung der Fahrtberechtigung und der Fahrpreishöhe),
6. Beförderungsgüte (Arbeits- und Zeitersparnis und sonstige notwendige Eigenschaften. Die beiden Ersparnisse hängen wesentlich von der Netzgröße, der Linienführung, dem stündlichen Platzangebot, der Betriebsdauer und der fahrplanmäßigen Reisegeschwindigkeit des Verkehrsmittels ab.)

Diese sechs Verhältnisse bestimmen im gemeinsamen Zusammenwirken die jährliche Fahrgastanzahl Z und deren mittlere Reiselänge L (km) und dadurch die jährliche Verkehrsleistung V (Fahrgast-km) und den Verkehrsanteil des Verkehrsmittels. Länge, Platzangebot je Stunde und Betriebsdauer der befahrenen Strecken ergeben die jährliche Betriebsleistung P (Platz-km), die mit der Verkehrsleistung V durch den äußeren Wirkungsgrad des Verkehrsmittel, die Platzausnutzung $\eta = \frac{V}{P}$ verbunden ist.

Die Betriebsleistung P bestimmt zusammen mit der Umlaufgeschwindigkeit der Wagen und des Fahrpersonals, den Preisen und Löhnen und dem inneren Wirkungsgrad (Ausnutzung der Dienststunden des Fahr- und Unterhaltungspersonals und des Wagenparkes) die abhängigen Kosten BV, die auf die Verkehrsleistung V bezogen, die durchschnittlichen abhängigen Kosten B je Fahrgast-km ergeben. Diese beeinflussen, unter Berücksichtigung ihrer möglichen Schwankungen, rückwirkend die obere Fahrpreisgrenze F_r, und zusammen mit den unabhängigen Selbstkosten A auch die Selbstkosten-Grenze, den Fahrpreis F_1. (Siehe die Formeln (6) und (7) auf Seite 959.)

Die abhängigen Kosten BV und die unabhängigen Kosten A bilden zusammen die Selbstkosten S, denen die Fahrgeldeinnahme $E = \Sigma$ (Fahrgast $\times$ Fahrpreis) gegenübersteht. Selbstkosten und Gesamteinnahme bestimmen zusammen die möglichen Rücklagen für die Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung und entscheiden über das wirtschaftliche Ergebnis des Jahres und den erreichten Grad der Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrsmittels.

Es ist eine sich stets erneuernde Aufgabe, diese teils lenkbaren, teils zwangsläufigen Wechselwirkungen zusammen mit der Veränderung der maßgebenden verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse einer Stadt eingehend zu verfolgen und das Gleichgewicht der veränderlichen Kräfte durch planmäßige Beeinflussung des Fahrpreises, der Beförderungsgüte, der Betriebleistung und der Selbstkosten so zu erhalten, daß die technisch-wirtschaftlichen Vorbedingungen für das verkehrspolitische Ziel immer wieder möglichst gut erfüllt sind.

Der Fahrpreis spielt unter den lenkbaren Größen die wichtigste Rolle, er ist gewissermaßen der Hebel, mit dem der Ablauf des Geschehens und das Gleichgewicht im Kräfteplan, soweit es überhaupt möglich ist, vom Verkehrsunternehmen gesteuert werden kann und muß. Wenn auch die vier örtlichen Verhältnisse zwangsläufig den Grad der Abhängigkeit der Verkehrsleistung vom Fahrpreis und damit die Höhe der überhaupt erzielbaren Einnahme bestimmen, so hängt es doch noch von der Fahrpreisabstufung ab, welcher Punkt der Einnahmekurve des

ganzen Verkehrsmittels bzw. seiner einzelnen Fahrpreisstufen zur Zeit erreicht wird und den zugehörigen und nach anderen Gesetzmäßigkeiten von der Verkehrsleistung abhängigen Selbstkosten gegenübersteht. Oder anders gesagt: die voneinander vollkommen unabhängige Einnahmeparabel und Selbstkostengerade entscheiden durch ihre augenblickliche Lage zueinander schon im Voraus, ob die Eigenwirtschaftlichkeit überhaupt nicht, ohne oder mit Rücklagen erreicht werden könnte, und die Fahrpreisabstufung bestimmt abschließend, welches Ergebnis innerhalb dieser möglichen Grenzen nun wirklich erzielt wird. Auf diese Ausnutzung der beschränkten Bewegungsfreiheit in der Zwangsjacke der äußeren wirtschaftlichen Verhältnisse wird man nicht verzichten können, solange der Wille zur Bestleistung vorhanden ist.

Die gewonnenen Einblicke in das Wesen und die Zusammenhänge des städtischen Personenverkehrs lassen auch einige Gedanken über die wirtschaftliche Zukunft der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel aufkommen. Das Bestreben geht zunächst natürlich dahin, die Selbstkosten je Einheit der Verkehrsleistung möglichst niedrig zu halten und es erstreckt sich in zwei Richtungen. Erstens versucht man, bei den Ausgaben an sich zu sparen und sie von wesensfremden Belastungen aus früherer Zeit zu bereinigen [36]. Zweitens muß man auch bemüht sein, mit den vorhandenen Anlagen eine möglichst große Verkehrsleistung zu bewältigen. Das bedeutet einerseits den richtigen Einsatz und die gute Ausnutzung[1] der verschiedenen Verkehrsmittel nach ihrer technisch-wirtschaftlichen Eigenart und andererseits eine Fahrpreispolitik, die auf den nun einmal bestehenden massengesetzmäßigen Zusammenhängen und Wechselwirkungen zwischen Verkehrsbedürfnis und Einkommen der Einwohner, Kaufkraft des Geldes, Fahrpreis, Verkehrsleistung, Einnahme und Selbstkosten des Verkehrsmittels aufgebaut ist und die die bei den örtlichen Verhältnissen bestmögliche Verkehrsleistung ständig herauszuholen versucht. Eine Fahrpreispolitik, die nur von den Selbstkosten aus-

[1] Die für die Verkehrsflut von 1928/29 beschafften Anlagen der deutschen Straßenbahnen und Schnellbahnen waren 1935 nur zu 63,2 %, gemessen an der Zahl der Fahrgäste, ausgenutzt. Die Betriebsleistung, gemessen an den Wagen-km, betrug jedoch noch etwa 80 %. Die deutschen Verkehrsbetriebe arbeiteten 1935 also mit einer ungenügenden Platzausnutzung, die an dem Verhältnis Fahrgäste/Wagen-km gemessen noch um etwa 21 % geringer als 1929 war. Dies ist größtenteils eine Folge der Betriebspflicht. Eine Verkehrszunahme dürfte deshalb in manchen Fällen keine Steigerung der unabhängigen und auch der abhängigen Selbstkosten verursachen, das „tragische Gesetz der festen Kosten" wird auf der anderen Seite zum Vorteil, der auch für die Fahrpreispolitik ausgenutzt werden müßte.

geht und die Wertabhängigkeit des Fahrpreises vernachlässigt, wird nicht zum Ziele führen können.

Das wichtigste der städtischen Verkehrsmittel ist in Deutschland nach wie vor die Straßenbahn, sowohl in wirtschaftlicher als auch in verkehrstechnischer Hinsicht. Mit dem ständigen Wachstum der beiden Wettbewerber Fahrrad und Kraftwagen erhebt sich aber die ernste Frage, welchem Teile des allgemeinen städtischen Verkehrsbedürfnisses sich die Straßenbahn widmen soll, um auch in der Zukunft ihre Eigenwirtschaftlichkeit so zu wahren, daß auch ihre Weiterentwicklung gesichert ist. Die Möglichkeit eines Wettbewerbes mit dem Fahrrad um die regelmäßigen Berufsfahrten durch niedrige Fahrpreise ist, wie wir sahen, durch die Selbstkosten und die wieder sinkenden Einnahmen bald begrenzt und auch von ausgleichenden Überschüssen aus anderen Fahrpreisstufen abhängig. Hinzukommt, daß die Rückkehr zum öffentlichen Verkehrsmittel meistens langsamer vor sich gehen wird als die durch sinkende Anschaffungskosten des Rades, zu hohe Fahrpreise und Veralterung der öffentlichen Verkehrsmittel begünstigte Abwanderung.

Das Vitamin jeder Straßenbahn bilden ohne Zweifel die Einnahmen aus dem unregelmäßigen[1] Einzelbedürfnis nach kurzen und mittleren Fahrten. Diese Fahrgäste machen bei einer gut angepaßten Fahrpreisabstufung den größten Teil der barzahlenden Fahrgäste aus, einen Teil, der aber außerordentlich empfindlich für Änderungen der Beförderungsgüte und besonders des Fahrpreises ist. Die Straßenbahn ist sowohl ihrer technisch-wirtschaftlichen als auch ihrer betrieblichen Eigenart nach das gegebene billige und flächesparende Massenverkehrsmittel, das auf diesem Gebiete des städtischen Verkehrsbedürfnisses auch in der Zukunft seine große Aufgabe zu erfüllen hat. Hierzu wäre allerdings eine folgerichtige Einstellung auf diese Aufgabe notwendig, die sich auf alle damit zusammenhängenden betrieblichen und städtebaulichen Gebiete erstrecken müßte. Dazu gehört in erster Linie eine sinnvolle Abstufung des Fahrpreises nach Fahrtberechtigung und Fahrpreishöhe, die diesen wichtigen Teil des Verkehrsbedürfnisses in möglichst großem Umfange befriedigen hilft. Ferner müssen Linienführung und Fahrplan derjenigen Verkehrsleistung angepaßt werden, die auf Grund dieser Fahrpreisabstufung auftreten wird, um einerseits die Arbeits- und Zeitersparnis, d. h. die Beförderungsgüte für diese Fahrten möglichst groß zu machen, und um andererseits die Selbstkosten je Fahrgast-km durch gute

[1] Der Begriff unregelmäßig bezieht sich nur auf die zeitliche Verteilung dieser Fahrten eines Einwohners. Die Summe der Einzelfahrten aller Einwohner besitzt aber als Massenerscheinung wieder eine gewisse Regelmäßigkeit der Höhe und des Auftretens im täglichen Verkehr.

Platzausnutzung niedrig zu halten. Der bei kleiner mittlerer Reiselänge viel stärkere Fahrgastwechsel je Haltestelle zwingt ferner dazu, der zweckmäßigen Bauart der Straßenbahnwagen auch in dieser Hinsicht besondere Aufmerksamkeit zu widmen, um den Zeitverlust durch den Fahrgastwechsel gering und die Reisegeschwindigkeit hoch zu halten. (Breite und niedrige Einstiege, geräumige Plattformen und Durchgänge, zweckmäßige Bauart und Anordnung der Türen, günstiges Verhältnis zwischen der Anzahl der Sitz- und Stehplätze, vielleicht geregelter Fahrgastfluß, Motoren und Schaltung für hohe Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, Haltestelleninseln, eigener Bahnkörper.) Auch die Wagengröße spielt eine wesentliche Rolle, weil sie durch die Abfertigungszeit je Fahrgast, die Reisegeschwindigkeit des Wagens und das Auftreten der kleinsten Reiselängen begrenzt ist. Außer der möglichst guten Annäherung des Kurzstreckenfahrpreises an seinen zugehörigen Wert F_r ist ja auch die Frage wichtig, wieweit das Fahrgeld der durch den preiswerten Kurzstreckenfahrpreis geworbenen Fahrgäste vollständig erfaßt wird. Die Abfertigung der Kurz- und Mittelstreckenfahrgäste und die Kennzeichnung ihrer Fahrausweise müßte deshalb mit allen wirtschaftlichen Mitteln auf die denkbar einfachste Form und schnellste Handhabung gebracht werden. Für die bei weitem überwiegenden Nichtumsteiger der beiden billigsten Einzelfahrausweise bis etwa 3 km Fahrtlänge, die bei entsprechender Fahrpreisabstufung gegen 65 bis 80 % der barzahlenden Fahrgäste ausmachen werden, könnten z. B. Fahrscheindrucker zweckmäßig sein, die mit einer Kurbeldrehung den Fahrschein kennzeichnen, entwerten und ausgeben.

Ferner müßte man der Straßenbahn, gerade wegen des Platzmangels im Innern der deutschen Städte, diejenige Pflege angedeihen lassen, die ihr als dem billigen und leistungsfähigen Massenverkehrsmittel für den Nahverkehr zusteht. Die Straßenbahn beansprucht keine Parkplätze und unter allen städtischen Verkehrsmitteln die geringste Straßenfläche je Fahrgast. Sie ist darum auch am besten geeignet, die von den schwächsten Stellen abhängige Leistungsfähigkeit der innerstädtischen Straßen zu vergrößern. Nachteilig würde sich für sie der Gedanke auswirken, die Straßenbahn aus dem Stadtinnern zu entfernen. Eine Straßenbahn, die den Stadtkern nicht mehr durchfährt, sondern ihn nur noch umfahrend berührt, ist für das gerade hier auftretende beträchtliche Verkehrsbedürfnis nach kurzen Fahrten wertlos und verliert einen Teil seiner lebenswichtigen Einnahmen. Dies ist um so wirtschaftlich schädlicher, weil gerade im Stadtinnern keine Betriebsleistung und damit keine Betriebskosten gespart werden könnten. Man müßte deshalb im Gegenteil dort, wo die Voraussetzungen hierfür günstig sind, unter Ausnutzung

der kleinen Zugabstände bemüht sein, eine etwaige schlechte Platzausnutzung im Stadtinnern und auch die Einnahme durch eine richtige Fahrpreisbemessung für die kurzen Strecken möglichst zu verbessern. Jede Vergrößerung des Abgangsweges zwischen Aussteigehaltestelle und Ziel würde ferner das Einflußgebiet der Einsteigehaltestellen zwangsläufig verkleinern (s.S.634), und dadurch die Straßenbahn nochmals wirtschaftlich schädigen. Die Schnellbahn ist für die Befriedigung des innerstädtischen Kurzstrecken-Verkehrsbedürfnisses wegen ihrer großen Halteabstände und ihres weitmaschigeren Netzes im allgemeinen nicht geeignet.

Das Bedürfnis der Einwohner nach unregelmäßigen Einzelfahrten ist auch gleichmäßiger über die Tagesstunden verteilt als das nach regelmäßigen Berufsfahrten, die wegen der größtenteils gleichen Arbeitszeiten und der Zusammenballung der Arbeitsstätten häufig unerwünschte betriebliche Spitzenleistungen erfordern. Da die zeitliche Verteilung der Straßenbahnfahrgäste nach dem benutzten Fahrausweis (Einzelfahrschein oder Wochen- und Monatskarte) wegen betrieblicher Schwierigkeiten nur selten festgestellt wird, muß man als Anhaltspunkt für die zeitliche Zusammensetzung des städtischen Verkehrsbedürfnisses das sicher ähnliche Verhältnis bei einer Schnellbahn mit Sperrenbetrieb betrachten. Die Betriebszählung der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn vom 22. November 1934[1] ergibt z. B. das Bild 22, in dem die stündlichen Anzahlen der mit Einzelkarten bzw. mit Wochen- und Monatskarten angekommenen Fahrgäste dargestellt sind. Für die Straßenbahn in Hamburg würde sich das Verhältnis wahrscheinlich noch mehr zugunsten der Einzelfahrten neigen, weil diese bei der Vorortbahn nur 53 %, bei der Straßenbahn aber 81 % (Jahr 1935) aller Fahrgäste ausmachten.

Man erkennt hieraus, wie wichtig es gerade für die Straßenbahn ist, um die Befriedigung dieser gleichmäßiger verteilten Einzelverkehrsbedürfnisse kurzer und mittlerer Länge zu werben, weil ja ein zeitlich möglichst gleichmäßiger Verkehr die Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn verbessert.

Erst wenn auf diesem Gebiete des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses die Bestleistung und dazu Überschüsse herausgewirtschaftet werden, vermag die Straßenbahn im Wettbewerb mit dem Fahrrad sich auch derjenigen Fahrpreisstufen erfolgreich anzunehmen, bei denen die Einnahme/Fahrgast-km bedenklich nahe oder sogar unter den rechnerisch durchschnittlichen Selbstkosten/Fahrgast-km liegt und liegen muß. Das sind alle zeitlich begrenzten Fahrpreisstufen mit bestimmter oder beliebiger Fahrtenanzahl (Linien-, Wochen- oder Monatskarten), die dem

[1] Statistisches Jahrbuch 1934/35 der Freien und Hansestadt Hamburg S. 104.

regelmäßigen Berufs- und Geschäftsverkehr dienen und die wegen der Wertabhängigkeit des Fahrpreises und der Häufigkeit der Fahrten zu niedrigeren Fahrpreisen als die Einzelfahrten angeboten werden müssen, wenn sie ihren Zweck überhaupt erfüllen sollen.

Wo außerdem eine Schnellbahn vorhanden ist, wird man versuchen müssen, ihr möglichst viel beruflichen Massen- und Langstreckenverkehr zuzuweisen, was durch zweckmäßige Maßnahmen bei ihrer Fahrpreisabstufung (Übergangsmöglichkeit ohne Zuschlag) und durch verkehrstechnisch gut zueinander liegende Übergangshaltestellen angestrebt werden könnte[1].

[1] Die der technisch-wirtschaftlichen Eigenart entsprechende Arbeitsteilung zwischen Schnellbahn und Straßenbahn ist z. B. in Hamburg wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse noch nicht ganz vorhanden. Die seinerzeit mit Rücksicht auf Hafen und Alster und rein hamburgische Belange gewählte Ringform der Hochbahn läßt den Vorteil der größeren Reisegeschwindigkeit sich nicht für alle Verkehrsbeziehungen als wesentliche Reisezeitersparnis gegenüber der Straßenbahn voll auswirken, weil die mehr geradlinig geführten Straßenbahnlinien den kürzeren Weg gegenüber dem Viertel- oder Halbring der Hochbahn besitzen (s. Bild 23). Andererseits wird die Hochbahn wegen ihrer regelmäßigen und durchgehenden 5 min-Wagenfolge auch viel für kurze Fahrten (bis 3 Haltestellenabschnitte) benutzt, wenn die örtlichen Verhältnisse hierfür besonders günstig sind. (Die geradlinige Strecke Jungfernstieg—Klosterstern (Bild 3) mit einem überdurchschnittlichen Haltestellenabstand weist z. B. allein 27 % dieses Verkehrs auf.)

Die Straßenbahn hat auf ihren Außenstrecken die Aufgabe, das Verkehrsgebiet zu erschließen, sie befördert aber auch viele dieser Langstreckenfahrgäste unmittelbar ins Stadtinnere, weil sie mit ihren Durchmesserlinien die kürzesten und durchgehenden, wenn auch nicht immer schnellsten Verbindungen der Außenbezirke mit dem Stadtkern darstellt, was sich darin ausdrückt, daß etwa 71—75 % ihrer barzahlenden Fahrgäste nicht umsteigen.

Betrachtet man die Liniennetze der beiden Verkehrsmittel (Bild 23), so erscheint die gegenseitige Ergänzung der ringförmigen Hochbahn und der strahlenförmigen Straßenbahn nicht nur möglich, sondern auch notwendig. Das gemeinsame Bindeglied, der Übergangsverkehr, ist aber z. Z. infolge eines hohen Einheitsfahrpreises auf knapp 1 % des Gesamtverkehrs beider Verkehrsmittel beschränkt. Die Möglichkeiten zur Benutzung beider Verkehrsmittel sind also für manche Verkehrsbeziehungen noch nicht voll ausgeschöpft.

Der Schwerpunkt der Arbeitsstätten liegt im Hafengebiet und im Stadtkern (gestrichelter Kreis im Bild 23). Die in diesem Kreis liegenden 9 Hochbahnhaltestellen werden werktäglich von etwa 115 000 Fahrgästen = etwa 74 % aller Hochbahnfahrgäste zum Ein- oder Aussteigen benutzt (Zählung vom 5. März 1936). Die beiden Vorortbahnhaltestellen Hauptbahnhof und Dammtor (siehe auch Bild 3) benutzten werktäglich etwa 131 000 Fahrgäste = etwa 54 % aller Vorortbahnfahrgäste (Zählung vom 22. November 1934). Bei solcher örtlichen Anhäufung der Arbeitsstätten im Stadtkern dürfte auch eine zweckmäßige Staffelung der Arbeitszeiten den städtischen Verkehrsmitteln betriebswirtschaftliche Vorteile bringen. Man könnte ferner daran denken, die von den Außenstrecken

Auch mit Rücksicht auf den notwendigen sparsamen Einsatz menschlicher Arbeitskraft für die Beförderungsleistungen im städtischen Personenverkehr und die wachsende Platzbeanspruchung der Kraftwagen in den z. T. schmalen Straßen muß man einer vorhandenen Schnellbahn mindestens jenen Verkehr voll zuleiten, den sie besser und billiger als die Straßenverkehrsmittel bedienen kann. Andererseits würde die Entlastung der Straßenbahn von den Verkehrsspitzen nicht nur wirtschaftliche, sondern auch soziale Vorteile mit sich bringen, denn die für den Spitzenbetrieb notwendigen kurzzeitigen Verstärkungen mit ihrem großen Personalbedarf zerstückeln die Dienstpläne der Führer und Schaffner in zahlreiche zweiteilige Dienste, die besonders wegen der zunehmenden

der Straßenbahn herangebrachten Langstreckenfahrgäste, besonders aber den beruflichen Massenverkehr, bei erster Gelegenheit auf den Hochbahnring und seine Nebenlinien zu überweisen, und damit die Straßenbahn innerhalb des Hochbahnringes für ihre eigentliche Aufgabe, die preiswerte Befriedigung des gleichmäßigeren Verkehrsbedürfnisses nach kurzen und mittleren Fahrten soweit wie möglich zu entlasten. Diese Maßnahme dürfte nicht nur zweckmäßig, sondern auch betriebswirtschaftlich vorteilhaft sein, weil das heutige Hochbahnnetz nur zu etwa 15 bis 20 % seiner Leistungsfähigkeit, gemessen an dem möglichen Wagenangebot/Stunde, ausgenutzt ist und die übliche mittlere Auslastung von 70 % noch nicht erreicht hat. Man wird also vor allem daran denken müssen, seine Verkehrsleistung und Ausnutzung zu steigern. Dadurch könnten auch die Selbstkosten je Fahrgast-km noch sinken, was letzten Endes wieder den Fahrpreisen einmal zugute kommen könnte.

Eine besondere Aufgabe der Fahrpreispolitik erwächst auch aus der notwendigen Auflockerung des Großstadtgebietes der neuen Hansestadt Hamburg, die an sich durch die vorhandenen Einzelkerne der vier Städte und ihrer Vororte begünstigt wird. Die Eigenart der hamburgischen Verkehrsbeziehungen zu dem großen und räumlich gebundenen Arbeitsmittelpunkt Innenstadt/Hafen macht es aber erforderlich, den regelmäßigen Berufsverkehr anders als den unregelmäßigen Einzelverkehr zu behandeln. Dem geschäftlichen und kulturellen Eigenleben der Einzelstädte und Vororte ist ein Einheitsfahrpreis abträglich [16, S. 583, Bild 4], es könnte deshalb nur durch eine stärkere Fahrpreisstaffelung für die Einzelfahrten, etwa von 10 bis 35 Rpf, gefördert werden, die zugleich einen niedrigeren durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrt und eine bessere Anpassung an die Wertabhängigkeit des Fahrpreises als der heutige Einheitsfahrpreis von 25 Rpf mit seinen beiden Vorstufen von 15 und 20 Rpf mit sich bringen würde.

Für die längeren und regelmäßigeren Wege im Berufsverkehr zwischen den Wohnungen in den Vororten und den Arbeitsstätten im Stadtinnern dürfte dagegen eine schwächere Staffelung der Wochenkarten, die hierfür gebräuchlich sind, nach Fahrtlänge und Fahrpreishöhe zweckmäßig sein, die das Wohnen in den Vororten begünstigt. Doch werden sich diese Aufgaben nur dann in einer auch für das Verkehrsunternehmen wirtschaftlich befriedigenden Weise lösen lassen, wenn durch staatliche Mithilfe das wichtige Verhältnis Fahrgeld/Wohngeld sinngemäß beeinflußt werden kann [16]. [Vgl. auch Fischl: Sind Vorortarife vom Standpunkt der Gesamtwirtschaft aus erwünscht? (Die Reichsbahn, 1936, Heft 5, S. 114.)]

Siedlungstätigkeit des Fahrpersonals und der deswegen größeren Wege zwischen Betriebsbahnhof und Wohnung möglichst vermindert werden müssen. Auch der innere Wirkungsgrad der Straßenbahn wird durch die bessere Ausnutzung der Fahrdienststunden bei einteiligen Diensten meistens vergrößert.

Der tiefere Einblick in den Kräfteplan eines liniengebundenen städtischen Verkehrsmittels erschließt zahlreiche große Aufgaben, denen sich der Verkehrsingenieur zu widmen hat.

D. Entwicklungskurve und Fahrpreisänderung.

Einen wichtigen Anhaltspunkt für die Beurteilung, wie ein Fahrpreis zu den vorhin untersuchten grundsätzlichen Werten F_1, F_0 und F_r liegt, bietet die Auswirkung einer etwaigen Fahrpreisänderung auf die Einnahmen und die Selbstkosten. Weil mit einer Fahrpreisänderung vielfach nur ein rein geldliches Ziel, nämlich die Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses eines Verkehrsmittels von der Einnahmeseite her angestrebt wird, ist auch der nachträgliche Vergleich ihrer tatsächlichen Auswirkung mit der veranschlagten von besonderem Wert.

Die Zusammenhänge des aufgestellten Kräfteplanes (Bild 21) weisen vor allem darauf hin, daß alles Geschehen im städtischen Personenverkehr sich in ständig entwickelnder Bewegung befindet. Um bei dieser allgemeinen Entwicklung und Veränderung dennoch einzelne Wechselwirkungen erkennen zu können, muß man dieses Geschehen, das sich in den Einnahme- und Betriebsergebnissen der öffentlichen Verkehrsmittel niedergeschlagen hat und laufend niederschlägt, als Bewegungsvorgang betrachten und daraus die gleichzeitigen Einzelwirkungen ihrem Wesen nach herauszuschälen versuchen.

Bei dem Bestreben, aus den statistischen Aufzeichnungen folgerichtige Schlüsse über Ursachen und Wirkungen zu ziehen, müssen auch hier die beiden Grundforderungen der Statistik [39]

1. das Gesetz der großen Zahl zur Bereinigung der Wesensform von zufälligen Einflüssen,
2. die Gleichartigkeit der Einheiten als logische Grundlage

erfüllt und beachtet werden.

Die von Steuernagel [39, S. 127] angegebene bewegliche Jahressumme aus den Ergebnissen der jeweils letzten 12 Monate stellt, auf die Einnahme eines liniengebundenen städtischen Verkehrsmittels angewandt, den gesamten Bewegungsvorgang in anschaulicher Weise dar, weil sie kraft ihrer Eigenart die zufälligen und jahreszeitlichen Schwankungen des städtischen Personenverkehrs weitgehend ausgleicht und deshalb die

allgemeine Entwicklung der Einnahme in ihrer auf- oder absteigenden Richtung deutlich widerspiegelt. Abgesehen davon, daß der im städtischen Personenverkehr manchmal wichtige Einfluß des Oster- und Pfingstfestes wegen der verschiedenen Lage der Feste gelegentlich gar nicht oder zweimal in der beweglichen Jahressumme enthalten sein kann, hat aber diese Kurve gerade für unsere Zwecke den Nachteil, daß sie die Wirkung einer Fahrpreisänderung in einem bestimmten Zeitpunkt, die im Gegensatz zur allmählichen allgemeinen Entwicklung eine plötzliche und einschneidende Änderung des Gleichgewichtszustandes im Kräfteplan bedeutet, nicht sofort in vollem Umfange, sondern nur stufenweise im Verhältnis des einzelnen Monates zur Jahressumme, um $\frac{1}{12}$ zu- und abnehmend wiedergibt. Deshalb soll versucht werden, eine andere Kurve zu finden, welche die Wirkung einer Fahrpreisänderung auf die Einnahme sofort und kräftiger anzeigt.

Hierzu kann man von folgenden Zusammenhängen ausgehen: Wenn sich bei einem städtischen Verkehrsmittel Fahrpreisabstufung, Beförderungsgüte, Netzgröße, Linienlänge und Betriebsdauer nicht verändern und auch bei den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln der Stadt gleichbleiben, so hängt die Entwicklung seiner Fahrgeldeinnahme und seiner Verkehrsleistung zwangsläufig nur von der unbeeinflußbaren[1] Entwicklung

1. der Einwohneranzahl und ihres Altersaufbaues,
2. der persönlichen Verhältnisse der Einwohner (Verkehrsbedürfnis, Einkommen),
3. der Kaufkraft des Geldes,
4. der Benutzung eigener Verkehrsmittel (Fahrrad, Motorrad, Kraftwagen)

ab. Diese vier örtlichen Verhältnisse ändern sich zwar ständig und in jeder Stadt verschiedenartig, aber immer nur allmählich und niemals plötzlich. Wenn man nun unter der genannten Voraussetzung und um den Einfluß der Jahreszeiten auszuschalten, die monatliche %-Veränderung der Einnahme gegen das Vorjahr von der wagerechten Zeitachse aus nach oben (+ %) und nach unten (— %) aufträgt, so erhält man eine stetig verlaufende Entwicklungskurve, welche die zwangsläufige Wirkung von Veränderungen der vier örtlichen Verhältnisse auf die Fahrgeldeinnahme in ähnlicher Weise wie die bewegliche Jahressumme, aber in vergrößertem Maßstabe wiedergibt. Die Kurvenwerte werden aber, weil hierbei der Ausgleich der zufälligen Einflüsse geringer

[1] Von der notwendigen staats- und wirtschaftspolitischen Beeinflussung abgesehen.

als bei der gleitenden Jahressumme ist, noch eine gewisse Streuung aufweisen, die durch die verschiedene Anzahl der Werk- und Feiertage je Monat, die verschiedene Lage des Oster- und Pfingstfestes, besondere Ereignisse, Veranstaltungen, Einflüsse des Wetters, Änderung der Arbeits- und Ferienzeiten und die übertragende Wirkung der %-Rechnung bedingt ist und durch entsprechende statistische Ausgleichsrechnungen ausgemerzt werden muß. Man kann jedoch für die vorliegende Untersuchung auf diese reine Rechenarbeit in vielen Fällen verzichten und sich mit einer Genauigkeit begnügen, die das Grundsätzliche der Zusammenhänge schon deutlich hervortreten läßt.

Bei unverändertem durchschnittlichem Fahrpreis/Fahrt verläuft auch die Entwicklungskurve der Fahrgastanzahl (verhältnisgleiche Benutzung der Fahrpreisstufen vorausgesetzt) in genau der gleichen Weise. Beide Entwicklungskurven fallen also zusammen. Zur Kurvenform ist allgemein folgendes zu bemerken: die Scheitelpunkte (vgl. Bild 25 und 27) kennzeichnen die Umkehr der Entwicklung, die Einnahme oder Fahrgastanzahl beginnt langsamer zu steigen oder zu fallen. Der Durchgang durch die Null-Linie bedeutet das Umschlagen der Entwicklung, Zunahme statt bisheriger Abnahme oder umgekehrt. Ein wagerechter Verlauf zeigt an, daß die Einnahme oder Fahrgastanzahl allmonatlich um den gleichen Prozentsatz zu- oder abnimmt.

Der Verlauf dieser beiden zusammenfallenden Entwicklungskurven eines Verkehrsmittels wird durch jede Änderung seines durchschnittlichen Fahrpreises plötzlich und mehr oder minder stark beeinflußt, weil stets Fahrgäste zu- oder abwandern. Jede Fahrpreisänderung bringt deshalb auch eine Verschiebung des Gleichgewichtes der Verkehrsanteile der städtischen Verkehrsmittel mit sich. Mit Beginn der Fahrpreisänderung (vgl. Bild 24 a und b) laufen die %-Werte der beiden Entwicklungskurven der Einnahme und der Fahrgastanzahl auseinander und vereinigen sich erst wieder, frühestens nach einem Jahr, wenn sich das neue Gleichgewicht der Verkehrsanteile nach Beendigung der Umwanderung und der neue durchschnittliche Fahrpreis eingestellt haben. Bei einer Fahrpreissenkung werden die Entwicklungswerte der Fahrgastanzahl stets über die der Einnahme steigen, während sie bei einer Fahrpreiserhöhung stets unter diese sinken werden. Wegen dieser Abweichung der Entwicklungswerte voneinander wird man aber noch nicht behaupten können, daß im ersten Falle eine Mindereinnahme eingetreten sei, weil die Einnahmewerte unter denen der Fahrgastanzahl verlaufen, und daß im zweiten Falle eine Mehreinnahme entstanden sei, weil die Entwicklungswerte der Einnahme über die der Fahrgastanzahl gestiegen sind.

Für die Entscheidung, ob die Fahrpreisänderung eine Mehr- oder Mindereinnahme verursacht hat, ist lediglich der Verlauf der Einnahme-Entwicklungskurve maßgebend, den sie in der Auswirkungszeit der Fahrpreisänderung ohne diese Fahrpreisänderung genommen hätte. Diesen wahrscheinlichen Verlauf kann man mit Hilfe der Fortsetzung der Entwicklungskurve ergänzen (interpolieren), die sich ein Jahr nach beendeter Umwanderung einstellt, weil die Kurve dann wieder nur von den vier obengenannten örtlichen Verhältnissen abhängt.

Bei einer Fahrpreiserhöhung tritt das Ausbleiben der abgeschreckten Fahrgäste meistens sofort ein, während bei einer Fahrpreissenkung die Zuwanderung der neu geworbenen Fahrgäste nur allmählich vor sich geht (Bild 24). Diese Zusammenhänge bewirken verschieden lange Auswirkungszeiten der Fahrpreisänderung und müssen deshalb bei der Ergänzung der Entwicklungskurve sinngemäß beachtet werden. Man muß also auf genügend viele Monatswerte vor der Fahrpreisänderung und nach dem Ende ihrer Auswirkung zurückgreifen, um den wahrscheinlichen Verlauf der Kurve in der Zwischenzeit folgerichtig und unter Beachtung der allgemeinen Entwicklungsrichtung, die sich z. B. bei verschiedenen Verkehrsmitteln einer Stadt ziemlich gleichsinnig widerspiegelt (vgl. Bild 32 bis 35), schätzen zu können. Lediglich während eines scharf ausgeprägten Scheitelpunktes der Kurve, wie z. B. im Tiefstand 1932, ist es schwierig, den wahrscheinlichen Verlauf richtig schätzen zu können, wenn nicht die Fahrpreisänderung eine erhebliche und deutliche Abweichung verursacht (vgl. Bild 27). Bei einem flachen Scheitelpunkt, wie z. B. im Jahr 1928 (Bild 25), besteht diese Schwierigkeit nicht.

Liegen nun die wirklichen %-Werte der Einnahmeveränderung über diesem wahrscheinlichen Kurvenverlauf, so hat die Fahrpreisänderung eine Mehreinnahme gebracht; liegen sie darunter, so ist eine Mindereinnahme eingetreten. Allein aus dieser Betrachtungsweise der ganzen Einnahmebewegung wird man die tatsächlichen Wirkungen einer Fahrpreisänderung auf die Einnahme wenn auch nicht genau in RM berechnen, so aber doch dem Sinne nach (ob Mehr- oder Mindereinnahme) am besten und zutreffend erkennen und danach Anhaltspunkte über die noch zweckmäßigen Fahrpreismaßnahmen und ihre voraussichtlichen Wirkungen auf die Einnahme gewinnen können[1].

[1] Die Tatsache, daß die Anfang 1932 im Tiefstand der Entwicklungskurve (20 bis 30 % Rückgang gegen das Vorjahr) eingeführten Fahrpreissenkungen der deutschen städtischen Verkehrsunternehmen es nicht vermochten, die Einnahme oder die Fahrgastanzahl wieder sofort zunehmen zu lassen, beweist also noch nicht, daß diese Fahrpreissenkungen vergeblich gewesen seien oder

Die Entwicklungskurve hängt stark von den örtlichen Verhältnissen einer Stadt ab. Es gibt deutsche Städte, bei denen sie schon Ende 1933 die Null-Linie wieder überschritt und ins Zunahmegebiet stieg, während sie in anderen deutschen Städten noch 1935 im Abnahmegebiet verlief. Dies ist bei einem etwaigen Vergleich der Fahrpreis- und Einnahmeentwicklung der Verkehrsbetriebe verschiedener Städte immer zu berücksichtigen.

E. Beispiele für die Auswirkung von Fahrpreisänderungen.

1. Hamburg.

a) Straßenbahnnetz.

Als erstes Beispiel sei die Entwicklung der Einnahme des Straßenbahnnetzes der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft in den Jahren 1927 bis 1936 betrachtet. Im Bild 25 ist zunächst die Entwicklungskurve der Gesamteinnahme aus allen Fahrpreisstufen nach den errechneten monatlichen %-Werten aufgetragen. Während des untersuchten Zeitraumes wurden die Fahrpreise der meisten Fahrpreisstufen zweimal erhöht, am 1. Juli 1928 (Zeitpunkt T_1) und am 13. Oktober 1929 (Zeitpunkt T_2). Für den von den Fahrpreiserhöhungen unbeeinflußten Verlauf der Kurve können also die Monate Januar 1927 bis Juni 1928, Juli bis September 1929 und November 1930 bis Dezember 1931 benutzt werden (ausgezogene Kurve). Auf Grund dieser Werte wurde der wahrscheinliche Verlauf während der Auswirkungszeit der Fahrpreiserhöhungen (Juli 1928 bis Juni 1929, November 1929 bis Oktober 1930) entsprechend dem Sinn der allgemeinen Entwicklungsrichtung geschätzt und ergänzt (punktierte Kurve). Beide Fahrpreiserhöhungen haben die Gesamteinnahme offensichtlich vermehrt, die zweite Fahrpreiserhöhung jedoch schwächer als die erste. Die seit Mitte 1928 absinkende Entwicklungskurve spiegelt deutlich die zwangsläufige Abhängigkeit von den vier unbeeinflußbaren örtlichen und allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen wider.

Die Untersuchung wird aufschlußreicher, wenn man die Einnahmeentwicklungskurven der Einzelfahrscheine und der Wochenkarten (12 Fahrten, 2 je Tag) getrennt untersucht, also die beiden Fahrpreisgruppen trennt, die sich hinsichtlich der Häufigkeit und Regelmäßigkeit der einzelnen Verkehrsbedürfnisse, für die sie bestimmt sind, wesentlich

Verlust gebracht hätten. Die Beurteilung der Auswirkung von Fahrpreisänderungen ohne Berücksichtigung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklungsrichtung (Verlauf der Entwicklungskurve) kann nicht zum richtigen Ergebnis führen. Ein weiterer wenig beachteter Umstand bei der Beurteilung dieser Fahrpreissenkungen wird auf Seite 1221 erwähnt werden.

unterscheiden. Um bei der Einnahmeentwicklungskurve der Wochenkarten die Streuung auszuschalten, die durch die schwankende Anzahl der Werktage je Monat verursacht würde, wurden für die Berechnung die Einnahmen je Werktag zugrunde gelegt.

Bei den Einzelfahrscheinen tritt die einnahmeverbessernde Wirkung der beiden Fahrpreiserhöhungen noch deutlicher hervor (Bild 26), während bei den Wochenkarten dagegen die Fahrpreiserhöhung vom Juli 1928 (Zeitpunkt T_1) einen beträchtlichen Einnahmeausfall erkennen läßt (Bild 27). Die weitere Erhöhung im Oktober 1929 (Zeitpunkt T_2) verursacht in den Wintermonaten ein vorübergehendes Ansteigen der Einnahmewerte, das wohl damit zusammenhängt, daß die Fahrgastabwanderung im Winter wegen des schlechteren Wetters bei den Berufsfahrten geringer ist als im Sommer. Ferner bringt die Erhöhung der Zeitkartenpreise bei der Vorortbahn im Juni 1930 ebenfalls einen geringen Rückstrom der Fahrgäste. Trotzdem kann man den Verlauf der Entwicklungskurve ziemlich gut ergänzen. Schon der Vergleich der beiden Kurven (Bild 26 und 27) läßt eine viel größere Empfindlichkeit der Wochenkarteneinnahme und eine stärkere Abhängigkeit von den vier genannten örtlichen Verhältnissen und besonders vom Fahrpreis erkennen. Die Entwicklungskurve schwingt und die Abweichungen bei Fahrpreisänderungen schlagen viel kräftiger aus als bei der Einnahme aus den Einzelfahrscheinen. Dies ist auch durchaus erklärlich, denn einmal hängt die Benutzung der Wochenkarten stärker von der ständigen Beschäftigung der Einwohner ab, zum andern ist der täglich fahrende Einwohner nicht geneigt, für diese regelmäßigen, nicht übertragbaren, im voraus zu bezahlenden, zeitlich, räumlich und der Anzahl nach scharf abgegrenzten Fahrten ebensoviel wie für eine beliebige Einzelfahrt zu bezahlen, d. h. die durch die Bewertung gezogene Obergrenze der einzelnen Wochenkartenfahrt liegt unter der der gleich langen Fahrt auf Einzelfahrschein.

Weil die Fahrpreiserhöhung der Wochenkarten im Juli 1928 eine Mindereinnahme verursachte, so bedeutete das, daß damit der Fahrpreis der Wochenkarten im Durchschnitt seinen Wert F_e, der unter den damaligen Verhältnissen die höchste Einnahme dieser Fahrpreisgruppe geliefert hätte, schon überschritten hatte. Die Fahrpreiserhöhung im Oktober 1929, das sinkende Einkommen der Einwohner und die steigende Kaufkraft des Geldes in den Jahren 1930 bis 1933 ließen den durchschnittlichen Fahrpreis der Wochenkartenfahrt immer weiter über ihren wertabhängigen Fahrpreis F_e steigen. Jede anschließende Ermäßigung der Wochenkartenpreise müßte also eine Mehreinnahme bringen.

Verfolgt man die Einnahmeentwicklungskurve der Wochenkarten weiter, so ist ebenfalls deutlich zu erkennen, daß die allgemeine Senkung

der Wochenkartenpreise im Januar 1932 (Zeitpunkt T_3) eine Mehreinnahme gegenüber dem wahrscheinlichen Verlauf (aber keine Mehreinnahme an sich) hervorrief. Auch die im Oktober 1934 (Zeitpunkt T_4) eingeführte beschränkte Fahrpreissenkung der Wochenkarten (nur für Einwohner unter einer bestimmten Einkommensgrenze) weist eine, wenn auch natürlich kleinere, Mehreinnahme auf, trotzdem gleichzeitig der bisher nur für Wochenkarten gewährte niedrige Schülerfahrpreis auch als Einzelfahrpreis für Kinder und Schüler eingeführt wurde und eine beträchtliche Abwanderung der Schüler von den Wochenkarten zum Einzelfahrschein verursachte.

Bemerkenswert ist außerdem, daß im Jahre 1935 der Fahrgastzuwachs von 29,5 % auf Wochenkarten und der Zuwachs der übrigen Fahrpreisstufen, zusammen über 6 300 000 Fahrgäste = 4,9 % Gesamtzuwachs ohne jede Betriebsmehrleistung des Straßenbahnnetzes gegen das Jahr 1934 bewältigt werden konnten. Die Platzausnutzung wurde dadurch wesentlich verbessert.

b) Jahresergebnisse der Schienenverkehrsmittel.

Aufschlußreich ist ferner der Rückblick, welche Veränderungen bei den drei schienengebundenen Verkehrsmitteln Hamburgs (Straßenbahn, Hochbahn, Vorortbahn) unter den gleichen örtlich-wirtschaftlichen Verhältnissen (Verkehrsbedürfnis, Einkommen, Kaufkraft des Geldes, Benutzung eigener Verkehrsmittel), aber bei verschiedener Fahrpreisgestaltung gleichzeitig eingetreten sind.

Zu diesem Zweck sind im Bild 28 für die Hoch- und Straßenbahn zusammen, im Bild 30 für die Vorortbahn[1] folgende jährlichen Betriebsergebnisse aus den Jahren 1913, 1925 bis 1935 gegenübergestellt:

Kurve a) Fahrgäste Kurve b) Einnahme in RM
Kurve c) durchschnittlicher Fahrpreis in Rpf/Fahrt.

Als Maßstab für die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse wurde das deutsche Volkseinkommen für das Reich je Vollperson und Jahr[2] benutzt, weil die entsprechenden Werte für das Gebiet Hamburg nicht zu beschaffen waren. (Dieser Ausweg dürfte zulässig sein, da nach Angabe des Statistischen Reichsamtes Berlin das Aufkommen an Lohn- und Einkommensteuer im Gebiet Hamburg-Altona mit der Entwicklung im Reich ziemlich gleichsinnig verlief und erst seit 1933 etwas zurückblieb. Zudem soll die Kurve nur als Hinweis für die Richtung der wirtschaftlichen Entwicklung dienen.)

[1] Für die Jahre 1925 bis 1935 nach Angaben des Reichsbahn-Zentralamtes Berlin.

[2] Aus „Wirtschaft und Statistik".

Für die Hoch- und Straßenbahn ergeben sich folgende Veränderungen:

Die Nachwirkung der allgemeinen Fahrpreiserhöhung vom Mai 1925 (im Mittel um 44 %) führt im Jahr 1926 bei fast gleichbleibendem Einkommen zu einem Verkehrsrückgang, andererseits aber zu einer Mehreinnahme.

Im Jahr 1927 wachsen Fahrgastanzahl und Einnahme bei gleichbleibendem durchschnittlichen Fahrpreis entsprechend dem steigenden Einkommen.

Im Jahr 1928 steigt das Einkommen nur noch wenig, der Scheitelpunkt der Entwicklungskurve ist erreicht (vgl. Bild 25). Zusammen hiermit bringt die zweite allgemeine Fahrpreiserhöhung im Juli in ihrer Auswirkung auf den Rest des Jahres eine größere Mehreinnahme, bremst aber den Fahrgastzuwachs schon sichtbar ab.

Im Jahr 1929 sinkt das Einkommen ein wenig. Die Auswirkung der zweiten Fahrpreiserhöhung auf das erste Halbjahr und die Auswirkung der dritten allgemeinen Fahrpreiserhöhung vom Oktober auf den Rest des Jahres verursachen zusammen wieder eine, aber im Verhältnis zur Fahrpreiserhöhung schon wesentlich geringere Mehreinnahme, während die Fahrgastanzahl bereits um 4,1 % zurückgeht.

Im Jahr 1930 beginnt das Einkommen stärker zu sinken. Die Auswirkung der dritten Fahrpreiserhöhung auf die ersten neun Monate vermag die jährliche Einnahme nur knapp auf der Höhe des Vorjahres zu halten, während die Fahrgastanzahl um weitere 10,4 % absinkt: der seit 1924 um fast 90 % erhöhte durchschnittliche Fahrpreis hat also ungefähr seinen Wert F_e erreicht, der die höchstmögliche Einnahme unter den wirtschaftlichen Verhältnissen des Jahres 1930 liefern würde.

Im Jahr 1931 sinkt das Einkommen stark, der durchschnittliche Fahrpreis bleibt aber nennmäßig der gleiche. Die zwangsläufige Folge ist ein beträchtlicher Rückgang der Fahrgastanzahl und der Einnahme, der außer durch das Schrumpfen der Einnahmeparabel (Kurve der möglichen Einnahme) infolge der verschlechterten wirtschaftlichen Verhältnisse (Verkehrsbedürfnis, Einkommen, Abwanderung zu eigenen Verkehrsmitteln) auch gleichzeitig durch die seit 1929 steigende Kaufkraft des Geldes bewirkt wird, die den Geldwert des Fahrpreises über den des Vorjahres steigen läßt. Rechnet man die durchschnittlichen Fahrpreise der Jahre 1926 bis 1935 mit Hilfe der Lebenshaltungskosten in Hamburg auf einen gleichen Geldwert, z. B. von 1925 um, so ergibt sich nämlich folgendes Bild:

Durchschnittlicher Fahrpreis Hoch- und Straßenbahn

	Nennwert	Geldwert 1925
1925	14,4 Rpf	14,4 Rpf
1926	16,4 „	16,5 „
1927	16,4 „	15,4 „
1928	17,7 „	16,5 „
1929	19,5 „	17,9 „
1930	21,6 „	21,2 „
1931	21,7 „	22,9 „
1932	20,2 „	24,2 „
1933	19,3 „	23,8 „
1934	18,6 „	21,9 „
1935	18,0 „	20,9 „ .

Man sieht daraus, daß der durchschnittliche Fahrpreis, an dem einheitlichen Maßstab des Geldwertes gemessen, in Wirklichkeit bis zum Jahre 1932 steigt und erst dann langsam absinkt, während das Einkommen schon seit 1929 auch wertmäßig sinkt.

Den gleichen Zusammenhang erkennt man ebenfalls in Bild 28 aus dem Vergleich der Fahrpreiskurve c) mit der Einkommenskurve d). Von 1925 bis 1928 laufen beide Kurven gleichsinnig und in wenig verändertem Abstand. Ab 1929 entfernen sie sich zusehends voneinander, obgleich sich die Fahrpreiskurve wegen der Wertabhängigkeit des Fahrpreises vorwiegend nach der Einkommenskurve richten müßte. Im Jahr 1932 ist der größte Abstand und damit das größte Mißverhältnis zwischen Fahrpreis und Einkommen erreicht. Die Entwicklungskurve der Einnahme ist in ihrem tiefsten Punkt (Scheitelpunkt) angekommen und die Einnahme beginnt erst jetzt langsamer zu sinken (vgl. Bild 25 und 27). Dieser Zustand tritt 1932 bei den meisten deutschen Verkehrsunternehmen ein (vgl. Bild 32 bis 38).

In diesem Zusammenhang ist auch ein Vergleich der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrpreises mit der Entwicklung der Kaufkraft des Geldes und der Betriebskosten je Wagen-km angebracht. Letztere stellen, einmal gleichbleibende Wagengröße und Platzausnutzung sowie gleichbleibenden Anteil der darin enthaltenen unabhängigen Kosten vorausgesetzt, einen ungefähren Maßstab für die abhängigen Kosten $\frac{B}{2}$ je Fahrgast-km dar, die als für den Fahrpreis mitbestimmend erkannt wurden. Da ferner die Abstufung der Fahrtberechtigung bis auf einen kurzzeitigen Versuch mit dem Einheitsfahrpreis im Jahre 1928/29 im grundsätzlichen die gleiche blieb, ist der durchschnittliche Fahrpreis als Vergleichsmaßstab geeignet.

Im Bild 29 sind diese Kurven (durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt, Betriebskosten/Wagen-km und die Lebenshaltungskosten Hamburg als Maßstab für die Kaufkraft des Geldes) als Verhältniszahlen für das Jahr 1913 = 100 gesetzt, für die Hoch- und Straßenbahn getrennt aufgetragen. Bei der Hochbahn steigt der durchschnittliche Fahrpreis bis 1929 in fast gleichem Maße wie die Betriebskosten und übersteigt dann sowohl die Betriebskostenkurve als auch die Kurve der Lebenshaltungskosten. Bei der Straßenbahn übersteigt die Fahrpreiskurve schon 1928 die Lebenshaltungskosten- und ab 1930 auch die Betriebskostenkurve. Der durchschnittliche Fahrpreis, der sich seit 1935 fast nicht mehr verändert hat, liegt also bei beiden Verkehrsmitteln im Hinblick sowohl auf die Kaufkraft des Geldes (Lebenshaltungskostenkurve) als auch auf die Selbstkosten $\frac{B}{2}$ je Fahrgast-km (Betriebskostenkurve) reichlich hoch. Seine zweckmäßige Angleichung an die maßgebenden wirtschaftlichen Verhältnisse könnte aber nur durch eine stärkere Berücksichtigung seiner Wertabhängigkeit, d. h. durch eine weitere Abstufung der Fahrpreishöhe nach der Fahrtlänge unter besonderer Beachtung der kurzen und mittleren Strecken versucht werden. Nimmt man den durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrgast-km als Maßstab, so ergibt sich z. B. im Vergleich mit den Verkehrsmitteln der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft[1] für den Linienbetrieb des Jahres 1935 folgendes Bild:

	Durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrgast-km			
	U- bzw. Hochbahn	Straßenbahn	Omnibus	
Hamburg	2,79	4,25—4,55	6,97 Rpf	(einzelne Tageszählungen)
Berlin	2,79	2,91	3,66 „	(Durchschnitt des Jahres 1935)

Aus dem Bild 29 ist auch deutlich der bei der Hochbahn wesentlich geringere Einfluß der Lohnänderungen auf die Betriebskosten/Wagen-km gegenüber der Straßenbahn zu erkennen. (1930 größte Steigerung der Betriebskosten gegen 1913: Hochbahn 62 %, Straßenbahn 100 %. Stand 1935 gegen 1913: Hochbahn + 31 %, Straßenbahn + 55 %. Auch aus diesem Grunde müßte man der Hochbahn möglichst viel Fahrgäste zuleiten.)

Die weitere Betrachtung des Bildes 28 bestätigt, daß im Jahr 1932

[1] Geschäftsbericht 1935 der BVG, S. 71.

Fahrgastanzahl und Einnahme nochmals stark zurückgehen müssen, weil der durchschnittliche Fahrpreis wertmäßig immer noch steigt[1].

Der starke Einnahmerückgang von 1929 bis zum Tiefstand 1933 ist demnach durch folgende fünf Ursachen bedingt, von denen die ersten vier vom Verkehrsunternehmen unabwendbar waren:

1. Die zunehmende Arbeitslosigkeit verringert das Verkehrsbedürfnis und das Einkommen. Die Kurve der möglichen Einnahme, die Einnahmeparabel, schrumpft zusammen.
2. Die Lebenshaltungskosten sinken, es steigt die Kaufkraft des Geldes. Deshalb muß auch die nennmäßige Höhe der Einnahme sinken. Nach dem Geldwert von 1929 ist die Einnahme von 63,8 Millionen RM (1929) zwar nennmäßig auf den tiefsten Stand 35,5 Millionen RM (1933), aber wertmäßig nur auf 47,6 Millionen Reichsmark, das ist um 25,4 % gesunken, während die Fahrgastanzahl, infolge des 1933 wertmäßig um fast 33 % höheren durchschnittlichen Fahrpreises als 1929, um 43,6 % zurückgegangen ist. Dieser Einfluß der Kaufkraft des Geldes wird bei einem Vergleich der augenblicklichen Einnahme mit ihrem nennmäßigen Höchststand 1929 meistens übersehen.
3. Seit Anfang 1931 kommt ein Bevölkerungsschwund hinzu, der im Stadtgebiet Hamburg bis Ende 1935 rund 62 600 Einwohner = 5,5 %, bis Oktober 1936 sogar 69 200 = 6 % beträgt.
2. Das Fahrrad mit seinem stark sinkenden Anschaffungspreis beginnt ab 1930 einen wachsenden Wettbewerb, der so erfolgreich ist, weil der durchschnittliche Fahrpreis der Hoch- und Straßenbahn gleichzeitig immer noch wertmäßig steigt. (Die Rückwanderung vom Fahrrad zu diesen Verkehrsmitteln wird aber nur langsamer vor sich gehen können, denn sie hängt von der Lebensdauer des einmal gekauften Fahrrades, das dann auch

[1] Auch dieser Zusammenhang wurde bei der Beurteilung der im Jahre 1932 von vielen deutschen Verkehrsunternehmen eingeführten Fahrpreissenkungen vielfach nicht gebührend berücksichtigt. Dies verleitete zu dem Schluß, daß die Fahrpreisermäßigungen allgemein erfolglos gewesen seien. In Wirklichkeit reichte aber die Ermäßigung, wie in Hamburg, meistens gar nicht aus, um die durch die steigende Kaufkraft des Geldes bedingte wertmäßige Fahrpreiserhöhung überhaupt auszugleichen. Durch die Vernachlässigung der wirtschaftlich bedingten abnehmenden Entwicklungsrichtung (vgl. Anmerkung S. 1214) wurde die richtige Beurteilung vollends erschwert. Daß eine zweckmäßige Fahrpreissenkung unter schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen doch zu einem günstigeren Einnahmeergebnis gegenüber der wahrscheinlichen Entwicklung ohne Fahrpreissenkung führen kann, geht aus Bild 27 und den zugehörigen Ausführungen hervor.

ausgenutzt werden muß, von der Steigerung des Einkommens je Vollperson, die die Arbeits- und Zeitersparnis wieder höher bewerten läßt, und schließlich auch von der Fahrpreispolitik ab.)

5. Der durchschnittliche Fahrpreis hat den Wert F_e, der die höchst mögliche Einnahme liefern würde, seit 1930 überschritten. Die Einnahmeergebnisse der folgenden Jahre gleiten deshalb auf der gleichzeitig schrumpfenden Einnahmeparabel in Richtung des steigenden Fahrpreises ab (vgl. Bild 17). Beide Vorgänge ergänzen sich zu einem schnellen Absturz der Einnahme.

Weil die Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln im Gegensatz zu den anderen Gütern des allgemeinen täglichen Bedarfs (Strom, Gas und Wasser) jederzeit und leicht durch den Fußweg oder die Benutzung eigener Verkehrsmittel ersetzt werden können und weil der städtische Personenverkehr deshalb viel „konjunkturempfindlicher" ist[1], muß die Fahrpreispolitik der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel auch feinfühliger sein, damit die wirtschaftlichen Ergebnisse ihrer Verkehrsmittel nicht mehr schwanken, als es durch die zwangsläufige Abhängigkeit von den örtlichen wirtschaftlichen Verhältnissen (Verkehrsbedürfnis, Einkommen, Kaufkraft des Geldes, eigene Verkehrsmittel) bedingt sein würde.

Den Einfluß der drei Fahrpreiserhöhungen auf die Zusammensetzung des von der Hoch- und Straßenbahn befriedigten Anteils des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses erkennt man aus der Kurve a) des Bildes 31, die den %-Anteil der kurzen und mittleren Fahrten (Straßenbahn bis 4 km, Hochbahn bis 5 Haltestellenabschnitte = 4,45 km) auf Einzelfahrausweis am Gesamtverkehr darstellt. Dieser Anteil sank infolge der drei Fahrpreiserhöhungen in den Jahren 1925, 1928 und 1929, die die kurzen und mittleren Strecken viel stärker als die Langstrecke betrafen, von 55,8 % (1924) auf 35,9 % (1929). Bei den Fahrgästen mit Einzelfahrscheinen der Straßenbahn allein betrug der %-Anteil 1913: 75 %, 1924: 73,2 % und ging bis Herbst 1931 infolge der Fahrpreiserhöhungen und der zwangsläufig folgenden Betriebseinschränkungen bis auf 47,4 % zurück. Diese Werte zeigen im Vergleich mit London (S. 943), wie stark die Fahrpreisabstufung den Anteil des einträglichen Kurz- und Mittelstreckenverkehrs am befriedigten Verkehrsbedürfnis zurückdrängen kann.

Das Volkseinkommen je Vollperson und Jahr dürfte im Hamburger Gebiet seit 1932 hinter der im Bild 28 eingezeichneten Entwicklung des Reiches etwas zurückgeblieben sein, weil der wirtschaftliche Tiefstand

[1] Vgl. Kremer, Die Konjunktur der deutschen Straßenbahnen, Verkehrstechnik 1937, Heft 2, S. 33.

in Hamburg erst 1934 überwunden wurde, und weil die starke wirtschaftliche Abhängigkeit der Stadt vom Außenhandel einen langsamen Anstieg bedingt. Einige seit 1933 eingeführte Fahrpreissenkungen sozialer Art (für Erwerbslose, Kinder, Wochenkarten für Minderbemittelte) sowie allgemeiner Art (Staffelung des Einheitsfahrpreises im Spätverkehr, Aufhebung und Verschiebung einiger Straßenbahnzahlgrenzen) ließen die Fahrgastanzahl seit 1934 etwas stärker als die Einnahme ansteigen, ohne daß jedoch die Entwicklung der Gesamteinnahme wesentlich von dem wahrscheinlichen Verlauf ohne die Fahrpreissenkungen abwich, wie dies aus Bild 25 hervorgeht.

Ein ganz anderes Bild bietet dagegen die Entwicklung bei der Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn (Bild 30), deren durchschnittlicher Fahrpreis/Fahrt nennmäßig nicht erhöht wurde, sondern von 1926 bis 1935 sogar etwas sank. Die Fahrgastkurve a) und Einnahmekurve b) verlaufen deshalb gleichsinnig und in fast gleichem Abstand. Während die Hoch- und Straßenbahn ihre höchste Fahrgastanzahl 1928, ihre höchste Einnahme 1929 erreichten, trat dies bei der Vorortbahn für beide Betriebsergebnisse trotz des schon sinkenden Einkommens erst 1930 ein. Dies ist einerseits auf den fast unveränderten Fahrpreis, andererseits auf die von der Hoch- und Straßenbahn infolge deren Fahrpreiserhöhungen übergewanderten Fahrgäste zurückzuführen. Das letzte wird in Bild 31 bestätigt, nach dem der Verkehrsanteil der Vorortbahn (Kurve c) von 1927 bis 1938 dauernd steigt und erst 1934 wieder sinkt, sobald eine Fahrpreissenkung der Hoch- und Straßenbahn einen allerdings nur geringen Teil der übergewanderten Fahrgäste zurückkehren läßt. Daß diese hauptsächlich Gelegenheitsfahrten über kurze und mittlere Strecken machen, erkennt man aus der Kurve b) des Bildes 31, die den %-Anteil der Einzelkarten 1. Zone (bis 8 km) am Gesamtverkehr der Vorortbahn nach den Ergebnissen einzelner Tageszählungen[1] darstellt. Dieser %-Anteil ist seit 1929 dauernd gestiegen. Die mittlere Reiselänge in dieser Zone betrug bei der Zählung am 22. November 1934 nur 4,76 km, läßt also auf einen großen Anteil kurzer Fahrten schließen.

Der durchschnittliche Fahrpreis der Vorortbahn je Fahrgast-km bewegt sich in den untersuchten Jahren zwischen 1,3 und 1,8 Rpf, er liegt offenbar unter dem Wert F_e, der bei diesem Verkehrsmittel die höchstmögliche Einnahme liefern würde. Diese Tatsache, zusammen mit der Überwanderung der Fahrgäste von der Hoch- und Straßenbahn, erklärt auch, warum die Einnahme der Vorortbahn seit 1929 trotz des sinkenden

[1] Statistische Jahrbücher der Freien und Hansestadt Hamburg.

Einkommens und der steigenden Kaufkraft des Geldes nennmäßig nicht im gleichen Maß wie bei der Hoch- und Straßenbahn absank:

Einnahmeverhältnis 1934 zu 1929:
Vorortbahn 0,742 Hoch- und Straßenbahn 0,546.

Ab 1930 gleiten die Einnahmeergebnisse der Vorortbahn in den folgenden Jahren mit dem wertmäßig steigenden Fahrpreis gewissermaßen auf der Einnahmeparabel in Richtung des steigenden Fahrpreises hinauf (vgl. Bild 17), deren gleichzeitiges Schrumpfen infolge der sich verschlechternden wirtschaftlichen Verhältnisse dadurch z. T. ausgeglichen wird, während bei der Hoch- und Straßenbahn Abgleiten und Schrumpfen sich verstärken.

Die jährlich verschiedenen Fahrgast- und Einnahmespitzen dieser drei öffentlichen Verkehrsmittel im gleichen Verkehrsgebiet kennzeichnen also eine wesentliche Verschiebung im Gleichgewicht der Verkehrsanteile, die nicht durch eine Änderung in der Zusammensetzung des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses bedingt war, sondern nur durch die verschiedene Fahrpreisgestaltung hervorgerufen wurde.

2. Berlin.

a) Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG).

Einen ebenfalls aufschlußreichen Einblick in die Wechselwirkungen im Kräfteplan eines städtischen Verkehrsmittels bietet die erfolgreiche Neuabstufung der Fahrpreise nach Form und Höhe bei der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (BVG) am 1. September 1933 [11, 12 und 42].

Hiervon ist besonders die Abkehr vom Einheitsfahrpreis durch die Einführung einer Kurz- und Mittelstrecke (etwa 2,3 km für 10 Rpf bei der Straßenbahn und U-Bahn, und etwa 3,4 km zu 15 Rpf bei dem Omnibus), der Ersatz der Monatskarten durch Monatsgrundkarten zum Lösen von 10 Rpf-Fahrscheinen bei der U- und Straßenbahn (bei letzterer ohne Umsteigen) und die Einführung einer Arbeitslosengrundkarte zum zeitlich beschränkten Lösen von 10 Rpf-Fahrscheinen ohne Umsteigeberechtigung auf allen drei Verkehrsmitteln, bemerkenswert. Die Anzahl der bei der U- und Straßenbahn ausgegebenen Monatskarten änderte sich infolge der Umstellung auf Monatsgrundkarten nur wenig [12, S. 599], jedoch fiel die Fahrtenzahl je Karte von 134 auf 74 je Monat, weil viele frühere, statistisch miterfaßte kurze Gelegenheitsfahrten unterblieben. Dadurch stieg der durchschnittlich Fahrpreis bei den Monatskarten von 9,1 auf 16 Rpf. Die durchschnittliche Einnahme je Monatskarte bzw. Monatsgrundkarte hingegen änderte sich nur wenig, nämlich von 12,20 RM auf 11,85 RM. Man darf aus diesen Angaben schließen, daß die Fahrpreisänderung im Monatskartenwesen die Entwicklung der

Gesamteinnahme, die mit Hilfe der Entwicklungskurve anschließend untersucht werden soll, wahrscheinlich kaum beeinflußt hat, die Entwicklung des durchschnittlichen Fahrpreises je Barfahrt aber im Sinne einer Erhöhung (ebenso wie die Preiserhöhung der Sammelkarte zu 5 Fahrten von 90 Rpf auf 1 RM) beeinflußt hat. Der Kurzstrecken- und Erwerbslosenfahrpreis wirkten dagegen gleichzeitig in kräftigerem Maße im Sinne einer Senkung des durchschnittlichen Fahrpreises. Dieses verschiedenartige Zusammenwirken ist bei der Betrachtung der Entwicklung des durchschnittlichen Fahrpreises je Barfahrt (siehe Zusammenstellung unter D. Gesamtbetrieb der BVG) und bei der Beurteilung der gesamten Fahrpreisänderungen zu beachten. Kurz danach, am 1. November 1933, führte auch die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn (S-Bahn) eine Fahrpreisänderung ein, indem sie den Fahrpreis der Nahzone (4 Bahnhofsabschnitte = etwa 5,2 km) für die Einzelkarte von 20 Rpf auf 15 Rpf (3. Klasse) und von 30 Rpf auf 20 Rpf (2. Klasse) sowie für die Zeitkarten dieser Zone senkte. Hierdurch wurde die Auswirkung der Fahrpreisabstufung bei der BVG natürlich nachteilig beeinflußt, was bei ihrer Beurteilung entsprechend zu berücksichtigen ist.

Zeichnet man nach den Angaben[1] über die monatlichen Einnahmen die Einnahme-Entwicklungskurven der drei Verkehrsmittel und des Gesamtbetriebes auf, so lassen die vier Kurven folgendes erkennen:

A. Straßenbahn (Bild 32).

Die Monatswerte bleiben ab September 1933 zunächst hinter der Kurve, d. h. hinter der wahrscheinlichen Einnahmeentwicklung ohne Fahrpreisänderung zurück, bis die neugewonnenen Fahrgäste ab Februar 1934 diesen Verlust ständig ausgleichen. Diese Entwicklung ist allgemein kennzeichnend für die allmähliche Fahrgastzunahme als Folge einer Fahrpreissenkung. Der größere prozentuale Einnahmezuwachs vom September 1934 bis Februar 1935 bedeutet also keinen wirtschaftlich bedingten Zuwachs, sondern nur eine rechnerische Rückwirkung, weil in den Vergleichsmonaten des Vorjahres die Fahrgastzuwanderung noch nicht beendet war. Infolgedessen setzt sich die rein wirtschaftlich bedingte Entwicklungskurve erst ab März 1935 fort.

B. U-Bahn (Bild 33).

Der wahrscheinliche Verlauf der Einnahme-Entwicklungskurve wird von den wirklichen Monatswerten erst ein Jahr nach der Fahrpreisänderung wieder erreicht. Bei diesem Verkehrsmittel ist also eine Minder-

[1] Geschäftsberichte der BVG und besondere Angaben.

einnahme trotz der nur geringen Fahrpreissenkung eingetreten. Sie ist dadurch bedingt, daß

1. die nur im Omnibusbetrieb eingeführte Fahrpreisstufe der Mittelstrecke (3,4 km für 15 Rpf) diejenigen Fahrgäste von der U-Bahn zum Omnibus hat abwandern lassen, deren Verkehrsbedürfnis von entsprechender Länge räumlich von dem ausgedehnten Omnibusnetz ebenso gut und dazu billiger befriedigt wird,
2. die verbilligte Nahzone der S-Bahn (5,2 km für 15 Rpf) gleichzeitig einen weiteren Teil der U-Bahn-Fahrgäste — und natürlich auch Straßenbahnfahrgäste — von entsprechender Reiselänge an sich gezogen hat,
3. die U-Bahn von Natur aus nur ein gelegentliches Kurzstreckenverkehrsmittel ist, wie die Fahrgastverteilung 1935 bei der BVG bestätigt:

Anteil der Kurzstreckenfahrscheine am Gesamtverkehr:

Straßenbahn	45,5 %	(zu 10 Rpf)
Omnibus	38,5 %	(zu 15 Rpf)
U-Bahn	25,5 %	(zu 10 Rpf).

C. Omnibus (Bild 34).

Der wertgerechte Mittelstreckenfahrpreis von 15 Rpf hat bei diesem Verkehrsmittel einen beträchtlichen Fahrgast- und Einnahmezuwachs, aber auch eine Betriebsmehrleistung verursacht. Das Steigen des Einnahmezuwachses infolge allmählicher Fahrgastzuwanderung ist hier besonders deutlich zu erkennen.

D. Gesamtbetrieb der BVG (Bild 35).

Für die Beurteilung ist das Zusammenwirken der drei Verkehrsmittel, d. h. die Entwicklung der Gesamteinnahme, entscheidend. Diese Kurve läßt als Gesamtergebnis der Fahrpreisneuabstufung außer dem anfänglich kleinen Rückgang erkennen, daß der Einnahmeausgleich mindestens erreicht, wenn nicht sogar etwas überschritten wurde, trotzdem die günstige Auswirkung der wertgerechteren Fahrpreisabstufung durch das Fehlen der Mittelstrecke zu 15 Rpf bei der Straßenbahn und U-Bahn[1] und durch die fast gleichzeitige Einführung dieses Fahrpreises bei der S-Bahn benachteiligt wurde.

Bemerkenswert ist, daß sich alle drei Verkehrsmittel etwa ab Mitte 1935 wieder auf einen gleichen geringen Einnahmezuwachs von 1—2 %

[1] Die 15 Rpf-Strecke ist inzwischen bei der U-Bahn (5 Haltestellenabschnitte) eingeführt worden.

einstellen. Dies ist ein Zeichen für das wiederhergestellte Gleichgewicht der Verkehrsanteile, aber auch für den geringen Anteil, den die öffentlichen Verkehrsmittel bisher an dem wirtschaftlichen Aufschwung der Hauptstadt nahmen. Hierbei scheint neben der starken Benutzung der Fahrräder auch die Zunahme der Kraftwagen mitzuwirken, die sich in den Großstädten wegen ihres größeren möglichen Zeitgewinnes stärker als in den kleineren Städten in dieser Weise bemerkbar macht.

Erwähnenswert ist noch die Entwicklung folgender Betriebswerte:

	Durchschnittlicher Fahrpreis je Barfahrt		
	Januar—August 1933	Jahr 1935	Fahrpreissenkung
Straßenbahn	16,96 Rpf	14,80 Rpf	12,7 %
U-Bahn	18,40 „	17,79 „	3,3 %
Omnibus	24,94 „	20,19 „	19,0 %
Gesamtbetrieb	18,30 „	16,33 „	10,8 %

Der Fahrpreis/Fahrgast-km ging jedoch im Gesamtbetrieb von 3,04 Rpf um nur 1,3 % auf 3,00 Rpf zurück. Auf diesen Maßstab bezogen ist die Fahrpreisneuabstufung bei der BVG kaum als eine allgemeine Fahrpreissenkung im eigentlichen Sinne, sondern vielmehr als eine bessere Anpassung an die Wertabhängigkeit des Fahrpreises und an die unterschiedlichen Fahrtlängen des Verkehrsbedürfnisses anzusehen. Andererseits bestätigt diese Entwicklung den schon erwähnten (S. 945) Zusammenhang, daß eine nach Wertabhängigkeit und Fahrtlänge sinngemäß durchgeführte Fahrpreisabstufung bei gleichem durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrgast-km einen niedrigeren durchschnittlichen Fahrpreis je Fahrt als der Einheitsfahrpreis ermöglicht.

Durch die Vergrößerung der Verkehrsleistung und die Verminderung der Betriebsleistung durch Anpassung des Fahrplanes und der Linienführung an das Verkehrsbedürfnis konnte auch die Platzausnutzung, außer bei der U-Bahn, bedeutend verbessert werden:

	Verkehrsleistung in Millionen Fahrgast-km		
	1933	1935	1935 gegen 1933
Straßenbahn	2 580	2 676	+ 3,7 %
U-Bahn	1 252	1 178	— 5,9 %
Omnibus	592	761	+ 28,6 %
Gesamtbetrieb	4 424	4 615	+ 4,3 %
	Betriebsleistung in Millionen Platz-km		
	1933	1935	1935 gegen 1933
Straßenbahn	8 943	8 597	— 3,9 %
U-Bahn	4 628	4 526	— 2,2 %
Omnibus	2 002	2 226	+ 11,2 %
Gesamtbetrieb	15 573	15 349	— 1,4 %

	Platzausnutzung 1933	1935
Straßenbahn	28,8 %	31,1 %
U-Bahn	27,1 %	26,0 %
Omnibus	29,6 %	34,2 %
Gesamtbetrieb	28,4 %	30,1 %

b) S-Bahn (Bild 36).

Die Entwicklungskurve der Fahrgastanzahl[1] zeigt als Folge der Fahrpreissenkung vom 1. November 1933 (Zeitpunkt T) einen beachtlichen Verkehrszuwachs. Ohne diese Fahrpreissenkung und die Fahrpreisneuabstufung bei der BVG wäre die Entwicklungskurve der Einnahme im Jahre 1934 mit der der Fahrgastanzahl ziemlich zusammengefallen und etwa nach Bild 36 verlaufen. Daraus ergibt sich ein wahrscheinlicher Einnahme- und Fahrgastzuwachs von 3,5 % für das Jahr 1934 gegen das Jahr 1933, dem ein tatsächlicher von 6,5 % (Fahrgäste 14,7 %) gegenübersteht. Die Fahrpreissenkung der Nahstufe hat also trotz des gleichzeitigen Einflusses der Fahrpreisneuabstufung bei der BVG außer dem Fahrgastzuwachs auch eine Mehreinnahme gebracht. Bemerkenswert ist der einmalig stärkere Fahrgastrückgang im Oktober 1933 als Zeichen dafür, daß schon ein Teil der S-Bahn-Fahrgäste zur BVG überwanderte, bevor die S-Bahn ihrerseits den 15-Rpf-Fahrpreis einführte.

Die allgemein größere Streuung der Werte erklärt sich durch die stärkere Abhängigkeit des Ausflugsverkehrs der Vorortstrecken vom Wetter und von den Feiertagen, und die allgemein höhere Lage der Entwicklungskurve gegenüber der der BVG durch die zunehmende Besiedlung der Vororte.

3. Verkehrsunternehmen Z (Bild 37) und Verkehrsunternehmen Y (Bild 38).

Die Fahrpreise blieben während des dargestellten Zeitraumes unverändert. Die Bilder zeigen deshalb einen rein wirtschaftlich bedingten Verlauf der Entwicklungskurven, der auch die örtliche Verschiedenheit der gleichzeitigen verkehrswirtschaftlichen Entwicklung gut erkennen läßt. Die größere Streuung der Einzelwerte ist, auch bei den folgenden Bildern, durch die im Vergleich mit Berlin und Hamburg kleinere Stadtgröße bedingt, die die zufälligen Einflüsse stärker hervortreten läßt. Deshalb wurden besondere Einflüsse infolge der verschiedenen Lage des Oster- und Pfingstfestes durch Zusammenziehung der Monate März—April bzw. Mai—Juni ausgeglichen.

[1] Nach Angaben des Reichsbahn-Zentralamtes Berlin berechnet.

4. Verkehrsunternehmen X (Bild 39).

Dieses Verkehrsunternehmen erhebt einen Einheitsfahrpreis von 20 Rpf, der durch einen um 29,2 % je Fahrt billigeren Mehrfahrtenschein gleicher Fahrtberechtigung ergänzt wird. Der außerdem im Zeitpunkt T eingeführte Kurzstreckenfahrschein zu 10 Rpf brachte, wie zu erkennen ist, eine geringe Mehreinnahme, aber keinen Einnahmeausfall. Das entsprechende Betriebsjahr wies gegen das Vorjahr 18,3 % Fahrgast- und 9,3 % Einnahmezuwachs auf. Es wirkt also nicht der möglichst hohe, sondern nur der wertgerechte Kurzstreckenfahrpreis einnahmeverbessernd, auch wenn der Langstreckenfahrpreis schon sehr niedrig liegt.

5. Verkehrsunternehmen W (Bild 40).

Es hob im Zeitpunkt T_1 den Nachtzuschlag auf und führte außerdem einen 10-Rpf-Endstreckenfahrpreis ein. Beide Maßnahmen brachten zusammen eine Mehreinnahme. Im Zeitpunkt T_2 wurde ferner eine Wochennetzkarte zum Lösen von 10-Rpf-Fahrscheinen mit Umsteigeberechtigung eingeführt, die jedoch wegen eines Einnahmeverlustes im Zeitpunkt T_3 wieder abgeschafft wurde. Wie das Bild 40 zeigt, kann der Verlust aber nur gering gewesen sein, denn der Einnahmezuwachs nach dem Zeitpunkt T_3 liegt nur etwas höher als zuvor.

6. Verkehrsunternehmen V (Bild 41).

Es führte im Zeitpunkt T_1 den 10-Rpf-Fahrpreis für Uniformierte und im Zeitpunkt T_2 den 10-Rpf-Kurzstreckenfahrschein ein. Beide Maßnahmen haben eindeutig eine Mehreinnahme verursacht. Es stiegen im Betriebsjahr der Auswirkung die Fahrgastanzahl um 26 %, die Einnahme um 6,3 %.

7. Verkehrsunternehmen U (Bild 42).

Das Verkehrsunternehmen dieser kleinen Stadt führte im Zeitpunkt T zu dem bestehenden Einheitsfahrpreis und einem verbilligten Mehrfahrtenschein auch noch den 10-Rpf-Einheitsfahrpreis bei Abnahme von 50 Fahrten und eine Ermäßigung der Wochenkartenfahrt auf 10 Rpf ein. Auch hier war das Ergebnis eine Mehreinnahme. Es stiegen im Auswirkungsjahr die Fahrgastanzahl um 19 %, die Einnahme um 5 %.

8. Verkehrsunternehmen T (Bild 43).

Es ersetzte im Zeitpunkt T_1 seine drei Fahrpreisstufen von 15, 20 und 25 Rpf für Einzelfahrten verschiedener Länge und einen Teil seiner Zeitkarten durch den Einheitsfahrpreis von 20 Rpf. Bei Benutzung verbilligter Mehrfahrtenscheine verschiedener Fahrtenanzahl und zeitlicher Gültigkeit wurden dem Kurzstreckenfahrgast bis 20 %, dem Langstrecken-

fahrgast aber bis 52 % Ermäßigung gegenüber den früheren Fahrpreisen gewährt. Die Folge war eine übermäßig starke Zunahme der Langstreckenfahrgäste, die einen Anstieg der mittleren Reiselänge um 21,5 % und eine notwendige Zunahme der Betriebsleistung um 7,1 % verursachten. Der durchschnittliche Fahrpreis sank um 16,2 %, der zum Einnahmeausgleich notwendige Fahrgastzuwachs von 19,3 % wurde jedoch mit 14,3 % nicht erreicht. Zur Betriebsmehrleistung und -mehrausgabe trat noch ein Einnahmeverlust hinzu.

Diese der natürlichen Staffelung der Fahrtlänge des Verkehrsbedürfnisses (Reisegesetz von Lill) und der Wertabhängigkeit des Fahrpreises widersprechende Fahrpreisgestaltung mußte sich verlustbringend auswirken, weil der Zuwachs an Langstreckenfahrgästen die Einnahmen und die Ausgaben maßgebend und nachteilig beeinflußt, wenn der Fahrpreis dieser Fahrgastgruppe übermäßig, d. h. unter den Wert F_e gesenkt wird.

Der Ersatz der verschiedenen Mehrfahrtenscheine durch einen teureren und durch Wochengrundkarten für den Berufsverkehr zum Lösen von 10-Rpf-Fahrscheinen im Zeitpunkt T_2 brachte eine nur geringe Wiedererhöhung des durchschnittlichen Fahrpreises, nämlich um 4,1 %, mit sich. Trotzdem stieg die %-Mehreinnahme gegen das Vorjahr zunächst stark an, weil erstens in den Vergleichsmonaten des Vorjahres die Fahrgastzuwanderung infolge der Fahrpreissenkung (T_1) noch im Anfang begriffen war, und weil zweitens die inzwischen durch diese Fahrpreissenkung geworbenen Fahrgäste zunächst die geringe Fahrpreiserhöhung bezahlen, bevor sie z. T. wieder abwandern. Der prozentuale Einnahmezuwachs geht deshalb bald wieder zurück. Der nochmalige Anstieg in den letzten drei Monaten des betreffenden Jahresabschnittes ist durch den nochmaligen unverhältnismäßig starken Einnahmeabfall der gleichen drei Monate des Vorjahres bedingt, der diese rechnerische Rückwirkung verursacht.

Ein Jahr nach der 2. Fahrpreisänderung T_2 sinkt der prozentuale Einahmezuwachs gegen das Vorjahr auf noch kleinere Werte ab, weil jetzt die rein wirtschaftlich bedingte Einnahmeentwicklung zunächst mit der günstigen Entwicklung des Vorjahres verglichen wird, die durch den Fahrgastzuwachs der Fahrpreissenkung T_1 und den Einnahmezuwachs infolge der darauffolgenden Fahrpreiserhöhung T_2 bewirkt wurde. Erst etwa zwei Jahre nach der letzten Fahrpreisänderung tritt wieder der rein wirtschaftlich bedingte Verlauf, d. h. von den Fahrpreisänderungen nicht mehr beeinflußte Verlauf der Entwicklungskurve hervor.

9. Verkehrsunternehmen S (Bild 44).

Das Unternehmen erhebt einen Einheitsfahrpreis von 20 Rpf, der durch einen verbilligten Mehrfahrtenschein ergänzt wird. Im Zeitpunkt T_1 führte es statt des Mehrfahrtenscheines und der Zeitkarten Monatsgrundkarten zum Lösen von 10-Rpf-Fahrscheinen für eine beliebige Fahrtlänge ein. Im Zeitpunkt T_2 ersetzte es diese durch die allgemeine Senkung seines Einheitsfahrpreises um 25 % (mit Umsteigen) und um 50 % (ohne Umsteigen). Auch hier reichte die Verkehrszunahme, wie das Bild 44 zeigt, nicht zum Einnahmeausgleich aus. Deshalb wurde die zu große Ermäßigung des Einheitsfahrpreises im Zeitpunkt T_3 von 50 % auf 25 % beschränkt. Gleichzeitig wurden die Zeitkarten und ein etwas verbilligter Mehrfahrtenschein wieder eingeführt.

Der prozentuale Einnahmezuwachs stieg deshalb aus den gleichen Gründen, wie schon beim Bild 43 erläutert, gleich nach der Fahrpreiserhöhung T_3 stark an, um langsam wieder abzunehmen. Ein Jahr nach der Fahrpreiserhöhung T_3 sinkt die prozentuale Einnahmeveränderung wegen der auch schon beim Bild 43 dargelegten rückwirkenden Zusammenhänge sogar ins Abnahmegebiet, um schließlich ebenfalls erst etwa zwei Jahre nach der Fahrpreisänderung T_3 wieder den rein wirtschaftlich bedingten Verlauf der Entwicklungskurve anzugeben.

IV. Zusammenfassung.

Die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen für den Fahrpreis der liniengebundenen städtischen Verkehrsmittel lassen sich aus seinen Einflüssen auf die Verkehrsleistung, die Einnahmen, die Betriebsleistung und die Selbstkosten erforschen. Da die Verkehrsmittel im technisch-wirtschaftlichen Sinne dazu dienen, den Einwohnern körperliche Beförderungsarbeit und Zeit zu ersparen, ist für das Maß ihrer Benutzung die persönliche Bewertung der jeweils gebotenen Arbeits- und Zeitersparnis durch die Einwohner maßgebend. Diese Abhängigkeit von der Bewertung führt zu dem, durch statistische Ergebnisse nachgewiesenen Massengesetz, daß sich die Verkehrsleistung geradlinig und die Einnahmen parabolisch mit dem Fahrpreis ändern, gleichbleibende verkehrswirtschaftliche Verhältnisse der Stadt (Anzahl der Einwohner und ihr Altersaufbau, Verkehrsbedürfnis, Einkommen, Kaufkraft des Geldes, andere wettbewerbende Verkehrsmittel) vorausgesetzt. Im Zusammenhang hiermit wird das Einflußgebiet eines Verkehrsmittels auf seine Abhängigkeiten hin untersucht.

Auf der anderen Seite läßt sich der betriebswirtschaftliche Einfluß des Fahrpreises auf die notwendige Betriebsleistung und die verursachten Selbstkosten rein rechnerisch erfassen. Hierbei ergibt sich eine im all-

gemeinen geradlinige Veränderlichkeit der Selbstkosten mit dem Fahrpreis.

Stellt man die Kurve der erzielbaren Einnahme, die Einnahmeparabel, und die Selbstkostengerade, beide in Abhängigkeit vom Fahrpreis, einander gegenüber, so erhält man für die Fahrpreisbemessung drei Werte, die ihrem Wesen nach als zweckmäßige Fahrpreisgrenzen von grundsätzlicher Bedeutung anzusehen sind. Es sind dies die Fahrpreise F_1, F_e und F_r.

F_1 entspricht der unteren Fahrpreisgrenze, bei der die Selbstkosten gerade gedeckt, aber noch keine Rücklagen für die Betriebsentwicklung und Verkehrserhaltung herausgewirtschaftet werden.

F_e entspricht dem Fahrpreis, der die höchstmögliche Einnahme liefern würde.

F_r entspricht der zweckmäßigen oberen Fahrpreisgrenze, bei der die größtmöglichen Rücklagen (oder der geringste Verlust eines Zuschußbetriebes) erwirtschaftet werden könnten.

Es hängt stark von den besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen des Verkehrsmittels ab, wie der Fahrpreis als Werkzeug der städtischen Verkehrspolitik für die einzelnen Beförderungsleistungen zwischen den genannten Grenzen abgestuft werden muß. Die Wertabhängigkeit des Fahrpreises und die Vielfältigkeit des Verkehrsbedürfnisses hinsichtlich Fahrtlänge und Häufigkeit lassen eine ausreichende Abstufung des Fahrpreises nach Fahrtberechtigung und Fahrpreishöhe erwünscht erscheinen. Diesem Wunsch steht die Notwendigkeit entgegen, die betriebliche Abfertigung der Fahrgäste so einfach und schnell zu gestalten, daß alle Fahrgäste erfaßt werden. Auf der anderen Seite bildet der Einheitsfahrpreis die weitestgehende betriebliche Vereinfachung, er widerspricht aber der natürlichen Vielfältigkeit des Verkehrsbedürfnisses und der Bewertung am meisten und ist deshalb nur dort am Platze, wo seine betriebliche Einfachheit solche Ersparnisse mit sich bringt, daß er ebenso niedrig festgesetzt werden könnte, wie der durchschnittliche Fahrpreis aus den entsprechend der Wertabhängigkeit und dem Verkehrsbedürfnis abgestuften Fahrpreisen.

Da die verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse einer Stadt sich in ständig entwickelnder Bewegung befinden und deshalb die theoretisch-mathematische Genauigkeit des Massengesetzes von dem Einfluß des Fahrpreises auf die Verkehrsleistung und die Einnahmen meistens überdecken und verwischen, wird eine genaue Vorausberechnung des zweckmäßigen Fahrpreises nach den aufgestellten Formeln nur in wenigen Fällen möglich sein. Man ist deshalb darauf angewiesen, unter sorg-

fältiger und rückblickender Beachtung der Veränderung aller maßgebenden verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse der Stadt, die Entwicklung der Betriebsergebnisse eines Verkehrsmittels ständig zu verfolgen und insbesondere die Wirkung etwaiger Fahrpreisänderungen auf die Einnahmen nachträglich genauer zu untersuchen. Hierfür wurde ein Kräfteplan angegeben, der das Zusammenwirken der verkehrswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Verhältnisse bei einem Verkehrsmittel darstellt. Daraus wurde eine Entwicklungskurve abgeleitet, die es ermöglichen soll, die Wirkung einer Fahrpreisänderung auf die Einnahme dem Sinne nach (ob Mehr- oder Mindereinnahme) deutlicher als bisher zu erkennen.

Ihre Anwendung auf verschiedene Beispiele der Praxis bestätigt die in der Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse über die vorwiegende Wertabhängigkeit des Fahrpreises und das sich daraus ergebende Wachsen und Abnehmen der Einnahmen mit steigendem und sinkendem Fahrpreis, das sowohl bei Fahrpreiserhöhungen als auch bei Fahrpreissenkungen sowohl zu Mehr- als auch zu Mindereinnahmen führt.

Es zeigt sich, daß die Herabsetzung überhöhter, d. h. über den Werten F_1 bzw. F_e liegender Fahrpreise besonders bei den kurzen und mittleren Fahrten (begrenzte Beförderungsleistungen) wegen des mit abnehmender Fahrtlänge stark wachsenden Verkehrsbedürfnisses (Reisegesetz von Lill) von besonderer Bedeutung ist, weil der zu erwartende beträchtliche Mehrverkehr an kurzen bzw. begrenzten Fahrtlängen bei geschickter Anpassung der Betriebsleistung zur Verbesserung einer ungenügenden Platzausnutzung und des wirtschaftlichen Ergebnisses beitragen kann.

Hingegen ist festzustellen, daß der Ersatz des nach der Wertabhängigkeit abgestuften Fahrpreises durch einen niedrigeren Einheitsfahrpreis (unbegrenzte Beförderungsleistungen) oder die übermäßige Senkung des Einheitsfahrpreises leicht zu einem Einnahmeausfall und außerdem zu Betriebsmehrkosten infolge starker Mehrbelastung durch die Langstreckenfahrgäste führt. Nur für kleine Städte mit kurzer durchschnittlicher Reiselänge kann ein niedriger Einheitsfahrpreis angebracht und nützlich sein.

Umgekehrt ist der Ersatz eines Einheitsfahrpreises durch einen nach dem Verkehrsbedürfnis und der Wertabhängigkeit abgestuften Fahrpreis geeignet, um den allgemeinen Nutzen und das wirtschaftliche Ergebnis eines Verkehrsmittels insgesamt zu verbessern und gleichzeitig den durchschnittlichen Fahrpreis/Fahrt herabzusetzen, ohne daß der durchschnittliche Fahrpreis/Fahrgast-km im gleichen Maße sinkt.

Auf der anderen Seite zeigt sich, daß eine Fahrpreiserhöhung nur bis zum Wert F_e zu Mehreinnahmen, darüber hinaus aber zu Mindereinnahmen führt. Dies ist besonders bei den Fahrpreisen für den beruflichen Verkehr zu beachten, bei denen der Wert F_e niedriger liegt, weil diese regelmäßigen und z. T. zeitlich und örtlich begrenzten Fahrten niedriger als die beliebige einzelne Gelegenheitsfahrt gleicher Fahrtlänge bewertet werden.

Ferner ist bei jeder Fahrpreisänderung außer ihrer Auswirkung auf die Einnahmen auch ihr Einfluß auf die Selbstkosten zu berücksichtigen, die wesentlich von den örtlich-betrieblichen Verhältnissen des Verkehrsmittels abhängen und auch von seiner Ausnutzung (Platzausnutzung, Ausnutzung der Dienststunden, des Fahrzeugparkes und der Verkehrsanlagen) beeinflußt werden.

Es liegt in der Eigenart und Lebendigkeit des städtischen Personenverkehrs begründet, daß die Bestleistung seiner öffentlichen Verkehrsmittel immer von neuem und unter Berücksichtigung der örtlichen verkehrspolitischen Ziele, der verkehrswirtschaftlichen und der betrieblichen Verhältnisse angestrebt werden muß. Für dieses Bestreben einen Einblick in das Wesen des Fahrpreises und seine Wirkungen zu liefern, soll die beitragende Aufgabe der vorliegenden Untersuchung sein.

Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche im Jahre 1935.

Mit Nachtrag: Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Jahre 1936.

Eine unentbehrliche und zuverlässige Grundlage für die Beurteilung der Struktur, der Wirtschaftslage und der in letzter Zeit stark erörterten Zukunft der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Rahmen der deutschen Verkehrswirtschaft stellen die nach den Angaben der Eisenbahnunternehmen im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums durch die Deutsche Reichsbahn bearbeiteten Statistiken der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dar. Die jährlich erscheinenden Bände dieser Statistik enthalten ausführliche Angaben über die Streckenverhältnisse, die baulichen Anlagen, den Oberbau, das rollende Material, die Fahrzeugleistungen, den Personen-, Güterverkehr, die finanziellen Verhältnisse und anderes für jede einzelne Kleinbahn. Von Jahr zu Jahr gewinnen diese Statistiken noch dadurch an Wert, daß die Zahl der berichtenden Kleinbahnen mit unvollständigen Angaben ständig sinkt.

Es erschien angebracht, nunmehr nach Vorliegen mehrerer Jahresbände dieser Statistik nicht nur das Ergebnis des Jahres 1935 darzustellen, sondern auch näher auf die Entwicklung der Kleinbahnen seit dem Jahre 1933 einzugehen und Vergleiche mit den Privatbahnen, die ähnlich gelagerte Verkehrsverhältnisse aufweisen, anzustellen. Um ein richtiges Bild über die tatsächliche Entwicklung der Kleinbahnen in den letzten Jahren zu erhalten, war es allerdings notwendig, die in diesen Bänden aufgeführten Straßenbahnen unberücksichtigt zu lassen. Erst unter Ausschaltung der Angaben der Beuthener Straßenbahn, der Barmer Straßenbahn, der Rheinischen Bahngesellschaft (Düsseldorfer Straßenbahn), der Straßenbahn Hindenburg—Klausdorf, der Kleinbahn im oberschlesischen Industriegebiet (Gleiwitz), der Bergischen Kleinbahnen (Elberfeld), der Straßenbahn Solingen, der Remscheider Straßenbahn und schließlich der Barmer Bergbahn läßt sich ein eindeutiges und einwandfreies Bild über die Struktur und Entwicklung der eigentlichen Kleinbahnen gewinnen, selbst bei Berücksichtigung der Tatsache, daß einige der genannten Bahnen in ungetrennter Rechnung mit Kleinbahnen untergeordneter Bedeutung zusammen betrieben werden. Zur Verdeutlichung der Notwendigkeit, die genannten neun Straßenbahnen bei einer Darstellung der nebenbahnähnlichen Klein-

bahnen auszuschalten, sei hier nur angeführt, daß von der in der Statistik für das Jahr 1935 genannten Beförderungsleistung von 213,9 Mill. Fahrgästen allein 151,7 Mill. Fahrgäste oder 70,9 % auf die neun Straßenbahnen kamen. Ähnlich große Unterschiede ergeben sich bei den meisten anderen wichtigen Angaben. Erst bei einer Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Zahlenwerte ist die Gewähr dafür gegeben, daß die Verkehrsbedeutung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen richtig erkannt wird. Die folgenden Ausführungen und die Zahlenübersichten beziehen sich infolgedessen nur auf die eigentlichen Kleinbahnen, also nicht auch auf die oben genannten Straßenbahnen.

* * *

Die Betriebslänge der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zeigte im Jahre 1935 einen kleinen Rückgang[1]. Eine Verminderung der Betriebslänge weisen allerdings nur die schmalspurigen Bahnen auf, und zwar von 4430 km im Jahre 1933 auf 4211 km im Jahre 1935. In dem gleichen Zeitraum nahm die Betriebslänge bei den vollspurigen Kleinbahnen von 5072 km auf 5247 km zu, so daß sich die gesamte Betriebslänge im Jahre 1935 auf 9459 km stellte gegen 9502 km Ende 1933. Das bedeutet eine Abnahme der Betriebslänge von 0,4 %. Der Grund für die Zunahme der Vollspurbahnen, und zwar sowohl der eingleisigen als auch zwei- und mehrgleisigen Bahnen, und die gleichzeitige Abnahme der Schmalspurbahnen, bei denen nur die eingleisigen Bahnen bei einer gleichzeitig geringfügigen Zunahme der zweigleisigen Strecken abnahmen, erklärt sich in der Hauptsache durch die anhaltenden Wettbewerbsverschiebungen. Mehrere Kleinbahnen erwiesen sich trotz des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs angesichts des starken Wettbewerbs von Seiten des Kraftwagenverkehrs, der nunmehr auch zur stärkeren Beförderung von landwirtschaftlichen Massengütern übergeht, auf die zahlreiche Kleinbahnen ihren Betrieb überwiegend eingestellt haben, weniger leistungsfähig. Von diesen Umstellungen wurden in den letzten Jahren insbesondere die schmalspurigen Bahnen betroffen. Dies kommt auch deutlich in den allgemeinen Betriebsergebnissen, worauf später näher eingegangen werden soll, zum Ausdruck. Auch die zunehmende Abwanderung der Personenbeförderung auf den Autobusverkehr hat dazu geführt, daß mehrere dieser Bahnen nicht nur ihren Verkehr einschränken, sondern sogar für immer stillegen mußten. Die Vollspurbahnen waren diesen Verkehrsverlagerungen im allgemeinen besser gewachsen. Erwähnt sei, daß Bahnbetriebe mit voll- und schmalspurigen Strecken in steigendem Maße ihre Schmalspurstrecken durch Vollspur-

[1] Übersicht 1.

Die Betriebslänge der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privaten Eisenbahnen (Angaben in km) Übersicht 1.

Bezeichnung	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Betriebslänge insgesamt[1])	9502,05	9503,09	9458,80	4514,04	4510,65	4514,78
darunter Vollspurbahnen	5072,04	5170,75	5247,26	3742,77	3758,08	3762,21
„ eingleisig	4980,85	5073,98	5133,50	3626,48	3633,67	3633,27
zwei und mehrgleisig	91,19	96,77	113,76	116,29	124,41	128,94
„ Schmalspurbahnen	4430,01	4332,34	4211,54	771,27	752,57	752,57
„ eingleisig	4392,78	4294,42	4165,41	735,09	715,21	715,21
„ zwei- und mehrgleisig	37,23	37,92	46,03	36,18	37,36	37,36
„ für elektr. Betrieb	529,43	534,43	535,47	198,56	215,95	215,48
„ für den Güterverkehr	9286,20	9328,43	9281,22	4479,12	4476,13	4483,86
„ für den Personenverkehr	8757,54	8705,40	8673,41	4310,11	4319,80	4313,48

strecken ersetzen. Im Jahre 1935 wurden insgesamt 101 km der Eigentumslänge dauernd stillgelegt. Zusammen mit den Stillegungen der Vorjahre ergibt sich eine dauernde Stillegung von nunmehr 210 km. Bemerkenswert ist, daß einige Bahnen nicht ihren Gesamtverkehr einstellten, sondern nur den Güter- oder Personenverkehr. Im allgemeinen wurde in den letzten Jahren der Personenverkehr stärker von dem Wettbewerb der Straßenverkehrsmittel betroffen. Der Personenverkehr der Bahnen wurde vielfach durch Omnibusverkehr ersetzt. Teils wurde der Omnibusverkehr durch die Bahnen selbst betrieben, teils ging der Personenverkehr der stillgelegten Strecken auf Omnibusse der Reichspost über. Zum Teil konnte eine drohende Abwanderung auf den Omnibus durch rechtzeitige Umstellung des Dampfbetriebes auf Triebwagenbetrieb verhindert werden. Im Gegensatz zu den Kleinbahnen war das Betriebsnetz der Privatbahnen in diesem Zeitraum verhältnismäßig geringen Veränderungen unterworfen.

Bei einer Betrachtung des Kleinbahnnetzes in den einzelnen Ländern und Landesteilen[2] ergibt sich, daß auf Preußen Ende 1935 allein 92,1 % der Eigentumslänge kamen, Ende 1933 93,3 %. Die prozentuale Veränderung erklärt sich dadurch, daß in Preußen hauptsächlich die Stillegungen von Kleinbahnen in den letzten Jahren stattfanden. In den anderen Ländern sind in den letzten Jahren so gut wie keine Änderungen in der Größe des Kleinbahnnetzes zu verzeichnen.

[1] Stand Jahresende, Betriebslänge für den Güter- und Personenverkehr jedoch Jahresdurchschnitt.

[2] Übersicht 2.

Übersicht 2.

Die Verteilung des Kleinbahnnetzes[1] auf die einzelnen Länder im Jahre 1935.

Gebiete	km	Gebiete	km
Ostpreußen	908,07	Bayern	49,86
Grenzmark Posen-Westpreußen	106,24	Sachsen	2,61
Brandenburg mit Berlin	1108,56	Württemberg	12,63
Pommern	1676,91	Baden	142,00
Niederschlesien	588,83	Thüringen	26,67
Oberschlesien	140,45	Hessen	21,14
Sachsen	1027,16	Hamburg	60,24
Schleswig-Holstein	584,24	Oldenburg	130,58
Hannover	1015,23	Braunschweig	51,74
Westfalen	465,93	Anhalt	40,03
Hessen-Nassau	311,36	Bremen	13,30
Rheinprovinz	664,65	Lippe	24,79
Preußen	8597,63	Lübeck	4,92
		Mecklenburg	112,30
		Schaumburg-Lippe	20,40
		Saarland	19,80
		Deutsches Reich	9332,64

Infolge des verhältnismäßig schwachen Verkehrs hat der Fahrzeugbestand der Kleinbahnen einen kleinen Umfang[2]. Der Bestand an Fahrzeugen hat sich jedoch in den letzten Jahren etwas erhöht. Dies gilt für fast alle Gattungen von Fahrzeugen. Unter den wichtigeren Arten von Fahrzeugen hat sich nur der Gesamtbestand an Lokomotiven verringert, wobei aber bemerkenswert ist, daß von den einzelnen Arten von Lokomotiven nur die Anzahl der Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren zugenommen hat. Selbst an elektrischen Lokomotiven wurden im Jahre 1935 weniger gezählt als im Jahre 1933, obgleich in diesem Zeitraum sich die Länge des für elektrischen Betrieb eingerichteten Streckennetzes erweitert hatte. Eine verhältnismäßig starke Verminderung ist bei Dampflokomotiven eingetreten, was teils auf die allgemein unwirschaftliche Betriebsführung bei Verwendung von Lokomotiven, teils auf die auf die Dauer wirtschaftlichere Ausnutzung des Fahrzeugparkes bei Triebwagenbetrieb — da hier in der Regel Triebwagen und Personenwagen vereinigt — zurückzuführen sein dürfte. Elektrische Triebwagen mit Stromzuführung sind vielfach durch Triebwagen mit Verbrennungsmotoren ersetzt worden, so daß Triebwagen mit Verbrennungsmotoren im Jahre 1935 bereits ein Drittel des Triebwagen-

[1] Eigentumslänge am Ende des Geschäftsjahres.
[2] Übersicht 3.

Fahrzeugpark. Übersicht 3.

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
		1933	1934	1935	1933	1934	1935
Lokomotiven	Anzahl	1 280	1 276	1 235	890	884	877
davon Dampflokomotiven	„	1 222	1 214	1 175	874	868	853
elektr. Lokomotiven	„	53	54	51	13	13	13
Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren	„	5	8	9	3	3	11
Triebwagen	„	397	418	412	168	174	195
davon elektr. Triebwagen mit Stromzuführung	„	289	301	277	113	113	113
elektr. Triebwagen mit Speichern	„	2	9	1	2	2	2
Triebwagen mit Verbrennungsmotoren	„	74	108	134	52	58	79
Personenwagen (einschl. Triebwagen)	„	2 748	2 797	2 772	2 210	2 174	2 176
Packwagen	„	573	575	567	460	472	466
Güterwagen	„	15 015	15 291	15 385	12 008	12 004	11 931
Ladegewicht aller Güterwagen	t	164 805	169 909	172 234	161 656	162 528	161 633
Bahndienstwagen	Anzahl	366	372	378	213	239	252
Auf 100 km Betriebslänge der Bahnen entfallen:							
Lokomotiven	„	13,5	13,4	13,1	19,8	19,7	19,6
Triebwagen	„	4,2	4,4	4,4	3,7	3,9	4,3
Personenwagen (einschl. Triebwagen)	„	28,9	29,4	29,3	49,1	48,3	48,3
Güterwagen	„	158,1	160,8	162,6	266,9	266,7	264,9
Durchschnittliches Ladegewicht je Güterwagen	t	10,9	11,1	11,2	13,5	13,5	13,6

parks der Kleinbahnen ausmachten gegen erst knapp ein Fünftel zwei Jahre vorher. Eine ähnliche Entwicklung des Lokomotiv- und Triebwagenparks ist bei den privaten Bahnen des öffentlichen Verkehrs zu verzeichnen. Auch hier nahm der Bestand an Lokomotiven im ganzen ab bei einer gleichzeitigen Zunahme des Triebwagenparks, und zwar insbesondere des Bestandes von Triebwagen mit Verbrennungsmotoren. Der Personenwagenbestand hat sich bei den Kleinbahnen von 1933 auf 1935 nur schwach ausgedehnt, und zwar sind es hier in der Hauptsache die auch für die Personenbeförderung eingerichteten Triebwagen, die zu dieser Erhöhung beitrugen. Der Bestand an reinen Personenwagen hat sich dagegen kaum erhöht. Die, wenn auch schwache Erhöhung des Personenwagenbestandes der Kleinbahnen ist allerdings bemerkenswert,

da gleichzeitig bei den Privatbahnen der Bestand an Personenwagen sich verringert hat. Diese unterschiedliche Entwicklung dürfte zum Teil darin zu suchen sein, daß der Bestand an Personenwagen bei den Privatbahnen an sich bereits seit Jahren angesichts des relativ schwachen Verkehrs zahlreicher Bahnen überhöht war, der der Kleinbahnen dagegen im ganzen dem Verkehrsbedürfnis besser angepaßt war. So kamen auf 100 km Betriebslänge der Privatbahnen 1933 49 Personenwagen, bei den Kleinbahnen dagegen 29 Personenwagen. Eine verhältnismäßig günstige Entwicklung ist bei dem Güterwagenbestand der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zu verzeichnen. In Auswirkung des gestiegenen Güterverkehrs erwies es sich als notwendig, den Güterwagenpark auszubauen. Dabei erhöhte sich das Gesamtladegewicht des Wagenparks noch stärker als die Zahl der Wagen. Belief sich das durchschnittliche Ladegewicht eines Güterwagens im Jahre 1933 noch auf 10,9 t, so zwei Jahre später bereits auf 11,2 t. Bei den Privatbahnen nahmen in der gleichen Zeit der Bestand und das Ladegewicht der Güterwagen ab; da aber der Rückgang des Ladegewichts aller Güterwagen wesentlich geringer war als der des Güterwagenbestandes, erhöhte sich das durchschnittliche Ladegewicht eines Wagens um ein Geringes und zwar von 13,5 t auf 13,6 t; es wurden mithin die Wagen kleineren Ladegewichts außer Betrieb gesetzt. Das Verhältnis zwischen Zugmaschinen und Wagenpark ist trotz der ungleichen Entwicklung in den letzten Jahren bei den Privatbahnen noch wesentlich günstiger als bei den Kleinbahnen. Kamen im Jahre 1935 bei den Privatbahnen auf eine Zugmaschine 14 Wagen aller Art, so bei den Kleinbahnen erst 11 Wagen. Noch günstiger stellt sich allgemein die Ausstattung der Privatbahnen mit Zugmaschinen und Wagen bei einer Inbeziehungsetzung des Bestandes zu der Betriebslänge der Bahnen. U. a. hatten die Privatbahnen auf 100 km Betriebslänge 6 Lokomotiven, 19 Personenwagen (einschl. Triebwagen) und sogar 102 Güterwagen mehr als die Kleinbahnen.

Dieses ungleiche Verhältnis im Fahrzeugbestand der Kleinbahnen und Privatbahnen erklärt sich vor allem durch die von jeher sehr unterschiedlichen Betriebsleistungen. Wohl wurden auf den Kleinbahnen mehr Zug- und damit auch Lokomotivkilometer zurückgelegt als auf den Privatbahnen, dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, daß bei einer Umrechnung der zug- und lokomotivkilometrischen Leistungen auf die Bahnlänge die Betriebsleistungen wesentlich geringer waren als bei den Privatbahnen. Erfreulich ist, daß trotz des starken Wettbewerbs von Seiten des Kraftwagens, durch den gerade diese beiden Bahnarten angesichts ihrer örtlichen Lage und

ihrer verhältnismäßig geringen Betriebslänge der Bahneinheiten betroffen werden, die Leistungen in dem Zeitraum von 1933 bis 1935 eine ununterbrochene Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen haben. Die zugkilometrischen Leistungen erhöhten sich bei den Kleinbahnen um 16,8 %, bei den Privatbahnen um 15,2 %. Noch größer sind die Zunahmen bei den Lokomotivkilometern (einschl. Triebwagen), was nicht etwa auf eine stärkere Steigerung der Leerfahrten, sondern der Triebwagenfahrten beruht. Übertrafen im Jahre 1935 die zug- und lokomotivkilometrischen Leistungen der Kleinbahnen die der Privatbahnen um rund 34 % und rund 19 %, so waren die achskilometrischen Leistungen aller Wagenarten der Privatbahnen umfangreicher als die der Kleinbahnen. Zum Teil beruht dies darin, daß bei den Kleinbahnen der Bestand an zweiachsigen Wagen größer ist als bei den Privatbahnen mit den vielfach drei- und vierachsigen Wagen, zum größeren Teil aber sind diese Unterschiede auf den erheblich intensiveren Betrieb der Privatbahnen zurückzuführen. Wurden auf den Kleinbahnen im Jahre 1935 insgesamt 329 Mill. Wagenachskilometer zurückgelegt, so auf den Privatbahnen insgesamt 356 Mill. Wagenachskilometer[1]. Die achskilo-

Leistungen der Fahrzeuge und Kraftstoffverbrauch. Übersicht 4.

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
		1933	1934	1935	1933	1934	1935
Zugkilometer	1000	30 518	32 930	35 635	23 107	24 914	26 642
Lokomotiv-(Triebwagen-) Kilometer	„	33 913	37 368	41 033	29 805	32 305	34 624
Achskilometer der Personenwagen (einschl. Packwagen)	„	158 597	171 240	175 541	162 659	174 571	183 128
der Güterwagen	„	113 618	129 926	152 688	132 396	156 985	161 489
aller Wagen	„	259 898	310 026	328 957	296 726	333 356	356 435
Wagenachskilometer je Kilometer Bahnlänge	„	27,3	32,7	34,8	65,9	74,1	79,1
Personenwagenachskilometer je Kilometer Bahnlänge	„	16,7	18,0	18,5	36,1	38,8	40,6
Güterwagenachskilometer je Kilometer Bahnlänge	„	11,9	13,6	16,1	29,4	34,9	35,9
Verbrauchte Brennstoffe:							
Kohle	t	.	.	234 179	.	.	.
Treibstoffe	„	.	.	1 951	.	.	.
Torf	„	.	.	537	.	.	.
Verbrauchte elektrische Arbeit	1000 kW	15 482	15 646	16 315	11 855	12 581	13 853

[1] Übersicht 4.

metrischen Leistungen sind sowohl bei den Güterwagen als auch Personenwagen, und zwar etwa in dem gleichen Ausmaße, umfangreicher als bei den Kleinbahnen. Bei einem Vergleich der Achskilometerleistungen beider Bahnen zeigen sich von 1933 bis 1935 zum Teil erhebliche Unterschiede. Im allgemeinen stiegen die wagenachskilometrischen Leistungen der Kleinbahnen seit 1933 stärker an als bei den Privatbahnen (+ 27 % gegen + 20 % bei den Privatbahnen), insbesondere gilt dies von den güterwagenachskilometrischen Leistungen (+ 34 % gegen + 22 %). Auch bei den zurückgelegten Achskilometern der Personenwagen (einschl. Packwagen) zeigen sich bei beiden Bahnarten gegenüber 1933 beträchtliche Erhöhungen, diese sind jedoch im Gegensatz zu den Verhältnissen bei den güterwagenachskilometrischen Leistungen bei den Privatbahnen etwas stärker gewesen als bei Kleinbahnen (+ 13 % gegen + 11 % bei den Kleinbahnen).

Bei einer Betrachtung der Leistungen an Wagenachskilometern je km Bahnlänge zeigt sich deutlich, wie schwach der Verkehr auf den Kleinbahnen im Vergleich zu dem auf den Privatbahnen ist. So wurden auf den Kleinbahnen sowohl von den Güter- als auch den Personenwagen je km Bahnlänge knapp halb soviel Achskilometer zurückgelegt wie auf den Privatbahnen. In Auswirkung der erhöhten Leistungen der Fahrzeuge nahm der Verbrauch von Brenn- und Betriebsstoffen zu. Unter anderem wurde an elektrischer Energie, gemessen nach Kilowattstunden, von den Kleinbahnen im Jahre 1935 5,4 % mehr verbraucht als zwei Jahre vorher, von den Privatbahnen 16,8 % mehr, wobei erwähnt sei, daß der Verbrauch der Kleinbahnen an Kilowattstunden trotz der hier eingetretenen geringfügigen Zunahme nach wie vor den der Privatbahnen um ein Bedeutendes übertrifft, und zwar um fast ein Fünftel.

Gemessen an den Verkehrseinnahmen steht sowohl bei den Kleinbahnen als auch bei den Privatbahnen der Güterverkehr[1] an führender Stelle. Dem Güterverkehr kommt bei beiden Bahngattungen etwa die gleiche Bedeutung zu. Der Anteil der Einnahmen aus dem öffentlichen Güterverkehr betrug bei beiden Bahnen im Jahre 1933 rund 63 %, im Jahre 1935 rund 65 %. Somit hat der Güterverkehr noch in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, eine Erscheinung, die auch bei den anderen Verkehrsanstalten festzustellen ist. Der seit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus sich überall bemerkbar machende Wirtschaftsaufschwung ist besonders dem jahrelang darniederliegenden Güterverkehr beider Bahnarten zugute gekommen. Bei beiden Bahnarten hat sich der Güterverkehr fast in der gleichen Höhe gehoben. In dem

[1] Übersicht 5.

Güterverkehr

Übersicht 5.

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
		1933	1934	1935	1933	1934	1935
Beförderte Güter							
davon Stückgut	1000 t	27 191	33 873	763	1 078	1 242	1 272
Wagenladungen	„			36 482	28 510	35 189	38 433
Güterverkehr im öffentl. Verkehr	„	27 709	34 398	38 066	29 746	36 632	40 005
Gesamtgüterverkehr	„	27 864	34 596	38 185	30 091	37 121	40 479
darunter Binnenverkehr	„	11 933	13 211	13 678	3 965	4 734	5 162
Zurückgelegte Tonnenkilometer							
davon Stückgut	Mill. tkm	183,4	276,8	10,8	21,8	24,4	25,4
Wagenladungen	„			367,8	439,2	544,7	613,6
Güterverkehr im öffentl. Verkehr	„	260,3	331,7	387,1	464,7	573,6	646,1
Gesamtgüterverkehr	„	270,6	335,0	389,1	468,2	582,9	651,7
darunter Binnenverkehr	„	.	.	151,4	60,5	74,3	79,7
Mittlere Versandweite einer Tonne im Gesamtgüterverkehr	km	9,7	9,7	10,2	15,6	15,7	16,1
Mittlere Versandweite im Binnenverkehr	„	.	.	11,0	15,3	15,7	15,4
Tonnenkilometer je km-Betriebslänge	1000 tkm	28,5	35,9	41,9	104,5	130,2	145,4
Einnahmen							
Einnahmen aus dem öffentlichen Güterverkehr	1000 RM	29 987	35 598	37 930	40 821	49 672	53 534
Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr	„	33 826	40 653	43 886	44 492	54 105	58 580
in vH. der gesamten Betriebseinnahmen	vH	62,7	64,6	64,4	62,6	65,0	65,7
Einnahmen im öffentl. Verkehr je t	RM	1,08	1,03	0,99	1,37	1,36	1,34
Einnahmen im Gesamtgüterverkehr je t	„	1,21	1,17	1,16	1,48	1,46	1,45
Einnahmen im Gesamtgüterverkehr je tkm	Rpf	12,5	12,1	11,3	9,5	9,3	9,0
Beförderungssteuer aus dem Güterverkehr	1000 RM	1 603	1 997	2 146	2 038	2 619	2 834

Zeitraum von 1933 bis 1935 erhöhte sich die Menge der insgesamt beförderten Güter bei den Kleinbahnen von 27,9 Mill. t auf 38,2 Mill. t (+ 37 %), bei den Privatbahnen von 30,1 Mill. t auf 40,5 Mill. t (+ 35 %). Dabei muß erwähnt werden, daß sich die Steigerungen nicht nur auf den Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn, dem naturgemäß angesichts der gegebenen Verkehrsstruktur die Hauptrolle zufällt, sondern erfreulicherweise auch auf den Binnenverkehr dieser Bahnen erstrecken. Bei den Kleinbahnen, bei denen bekanntlich der Binnenverkehr eine beachtliche Stellung einnimmt trotz des Fehlens einer allgemeinen Tarifgemeinschaft mit der Deutschen Reichsbahn, hat sich allerdings der Binnengüterverkehr seit 1933 nicht in dem gleichen Maße wie bei den Privatbahnen gehoben. Da die tonnenkilometrischen Leistungen im Gesamtgüterverkehr beider Bahnen stärker zunahmen als die Menge der insgesamt beförderten Güter, hatte dies zur Folge, daß die mittlere Versandweite einer Tonne zunahm, wobei beachtenswert ist, daß die mittlere Versandweite im Binnenverkehr sich stärker erhöhte als im Wechselverkehr. Trotz dieser Zunahme ist die mittlere Versandweite nach wie vor klein, so wurde eine Tonne durchschnittlich bei den Kleinbahnen im Jahre 1935 nur 11,0 km, bei den Privatbahnen 15,4 km, bei der Reichsbahn aber 158 km weit befördert. In den tonnenkilometrischen Leistungen je Kilometer Betriebslänge schnitten die Privatbahnen im Vergleich zu den Kleinbahnen noch günstiger ab. Während die Privatbahnen je km-Betriebslänge im Jahre 1935 rund 145 000 tkm leisteten, erreichten die Kleinbahnen nur 41 900 tkm. Dieser beträchtliche Unterschied findet seine Erklärung in zahlreichen Momenten. Teils ist die allgemeine Verkehrsbedeutung der meisten Kleinbahnen geringer als die der meisten Privatbahnen, was zum Teil auch dadurch zum Ausdruck kommt, daß der Verkehr der Privatbahnen erheblich enger mit dem der Reichsbahn verwachsen ist — machte hier 1935 der Binnenverkehr am Gesamtgüterverkehr nur 13 % gegen 36 % bei den Kleinbahnen aus — teils ist die Zusammensetzung des Güterverkehrs auf beiden Bahnen sehr unterschiedlich. Die Kleinbahnen sind unter anderem erheblich stärker auf den Verkehr mit landwirtschaftlichen Gütern eingestellt als die Privatbahnen, so daß die Betriebsdichte bei den Kleinbahnen nur zu bestimmten Jahreszeiten einen hohen Grad erlangt. Dazu kommt, daß für die Privatbahnen meist leichter die Möglichkeit besteht, sogenannte Rückgüter von der Reichsbahn zu erlangen. Aus dieser vielfach verschiedenartigen Zusammensetzung des Güterverkehrs erklärt es sich auch, daß die Einnahmen im Güterverkehr trotz der im ganzen gleich großen Beförderungsmenge je Tonne bei den Privatbahnen um

rund 35 % größer sind als bei den Kleinbahnen. Die dagegen bei den Kleinbahnen etwas höhere Einnahme im Gesamtgüterverkehr je Tonnenkilometer entspringt dem Umstand, daß der Massengüterverkehr hier einen geringeren Umfang erreicht und die mittlere Versandweite kleiner ist. Aus der kleineren Versandweite der Güter im Kleinbahnverkehr erklärt es sich auch hauptsächlich, daß bei im ganzen gleich großen Beförderungsleistungen die Beförderungssteuer aus dem Güterverkehr der Privatbahnen wesentlich höher war als bei den Kleinbahnen.

Während sich bei den Kleinbahnen in dem Zeitraum von 1933 bis 1935 die Menge der beförderten Güter um 37 % hob, nahm beim Personenverkehr[1] die Zahl der beförderten Personen um nur 15 % zu. Diese verhältnismäßig schwache Zunahme im Personenverkehr der Kleinbahnen ist um so auffälliger, als bei sämtlichen anderen Überlandverkehrsmitteln sich der Verkehr in dieser Zeit erheblich stärker erhöhte (u. a. bei den Privatbahnen um 23 %). Dies ist zum großen Teil darauf

Personenverkehr. Übersicht 6

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
		1933	1934	1935	1933	1934	1935
Beförderte Personen	1000	53 945	54 404	62 214	43 127	48 340	53 077
davon im Binnenverkehr	„	.	.	.	37 690	.	43 831
Zurückgelegte Personenkilometer	Mill.	480,3	528,8	595,6	609,2	701,2	776,7
Mittlere Reiseweite einer beförd. Person	km	8,90	9,72	9,57	14,13	14,51	14,63
Auf 1 km Betriebslänge kommen beförderte Personen	Anzahl	5 677	5 714	6 578	9 554	10 716	11 754
Auf 1 km Betriebslänge kommen Personenkm	1000	50	56	63	135	156	172
Einnahmen aus dem Personenverkehr	1000 RM	16 318	16 974	18 006	19 334	20 975	22 024
Durchschnittliche Einnahme auf 1 beförderte Person	Rpf	29	31	29	45	43	41
auf 1 Personenkilometer	„	3,40	3,21	3,02	3,17	2,99	2,84
auf 1 km der Betriebslänge für den Personenverkehr	RM	1 864	1 949	2 076	4 456	4 856	5 092
Einnahmen aus dem Gepäckverkehr	1000 RM	240	230	259	310	286	318
Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	16 659	17 364	18 444	19 821	21 454	22 542
Beförderungssteuer aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	1 424	1 470	1 557	1 937	2 096	2 176

[1] Übersicht 6.

zurückzuführen, daß es gerade die Kleinbahnen waren, die von den Verkehrsverlagerungen im Personenverkehr der letzten Jahre betroffen wurden. Bei den Kleinbahnen machte sich der Wettbewerb des Überland-Kraftwagenverkehrs besonders geltend. Wohl konnte durch einen eigenen Kraftwagenverkehr und durch Einführung dichterer Zugfolgen mit Triebwagen ein Teil der drohenden Abwanderung auf fremde Kraftverkehrsunternehmen aufgehalten werden, der Großteil des abgewanderten Personenverkehrs dürfte jedoch für immer den Kleinbahnen verloren gegangen sein. Verbesserungen in der Fahrplangestaltung hatten immerhin zur Folge, daß die Kleinbahnen nicht nur mehr, sondern auch intensiver von Reisenden benutzt wurden. So legten die Reisenden auf den Kleinbahnen im Jahre 1935 durchschnittlich 9,6 km zurück gegen 8,9 km zwei Jahre vorher. Damit sind auch die personenkilometrischen Leistungen stärker angestiegen. Die Beförderungsdichte der Kleinbahnen ist trotzdem noch gering, hat aber in Auswirkung der erhöhten Beförderungsleistungen in den letzten Jahren, wenn auch nicht so stark wie bei den Privatbahnen, zugenommen. Kamen im Jahre 1933 auf 1 km Betriebslänge rund 50 000 Pkm, so zwei Jahre später 63 000 Pkm. Bei den Privatbahnen kamen in den genannten Jahren auf 1 km Betriebslänge 135 000 bzw. 172 000 Pkm. Unerwähnt soll nicht bleiben, daß trotz der höheren Betriebsleistungen der Privatbahnen die Zahl der von den Kleinbahnen beförderten Personen bei insgesamt 62,2 Mill. Personen im Jahre 1935 um rund 9 Mill. Personen größer war als bei den Privatbahnen. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr — die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr sind bei beiden Bahnen unbedeutend — haben infolge des erhöhten Verkehrs bei gleichgebliebenen Tarifsätzen zugenommen, reichten jedoch nicht hin, die Ertragsgestaltung der Bahnen wesentlich zu verbessern.

An Betriebseinnahmen[1] erzielten die Kleinbahnen im Jahre 1933 54,0 Mill. RM gegen 68,1 Mill. RM im Jahre 1935. Das bedeutet eine Zunahme von 24 %. Die Betriebseinnahmen der Privatbahnen erhöhten sich in diesem Zeitraum um fast den gleichen Grad (+ 25 %), obgleich ihre Betriebsleistungen, gemessen an den wagenkilometrischen Leistungen, in den drei Jahren erheblich stärker zunahmen als die der Kleinbahnen. Die ungleichartige Entwicklung der Einnahmen und der Wagenachskilometer erklärt sich dadurch, daß die durchschnittliche Versand- und Reiseweite sowie der Anteil der leerwagenkilometrischen Leistungen bei den Privatbahnen größer sind. Gleichzeitig nahmen die Betriebsausgaben bei den Kleinbahnen schwächer als bei den Privatbahnen zu, so daß der Betriebsüberschuß sich bei den Kleinbahnen er-

[1] Übersicht 7.

Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben.

Übersicht 7.

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
		1933	1934	1935	1933	1934	1935
Betriebseinnahmen insgesamt	1000 RM	53 986	62 881	68 140	71 097	83 196	89 116
auf 1 km Betriebslänge	„	5,7	6,6	7,2	15,8	18,5	19,8
Betriebsausgaben							
Persönliche Ausgaben	„	30 530	33 932	35 104	39 909	42 487	44 865
Sächliche Ausgaben	„	21 826	23 829	26 108	26 655	33 073	38 676
Betriebsausgaben insgesamt	„	52 730	57 778	61 213	66 563	75 560	83 541
auf 1 km Betriebslänge	„	5,5	6,1	6,5	14,8	16,8	18,5
Betriebszahl	v.H.	97,7	91,9	89,5	93,6	90,8	93,7
Betriebsüberschuß	1000 RM	2 258	5 879	7 289	4 534	7 635	5 575
Hierzu kommen Zuschüsse							
Erneuerungsrücklage	„	734	1 441	2 242	3 780	6 162	7 914
Unfallrücklage	„	2	3	162	13	34	30
Zinsbürgschaften, Subventionen, Darlehen u. ähnl.	„	6 602	7 953	7 284	5 896	6 031	8 630
Erträge aus fremden Unternehmungen	„	177	273	337	99	183	315
Vortrag aus dem Vorjahre	„	— 10 504	— 15 465	— 17 060	— 391	— 263	— 1 261
Verfügbarer Jahresertrag	„	—	88	254	13 931	19 783	21 203
Hiervon verwendet							
als Erneuerungsrücklage	„	3 960	5 829	6 329	5 691	7 244	6 224
„ Unfallrücklage	„	130	56	81	226	195	245
zur Verzinsung der Vorzugsschuldverschreibungen	„	2 117	2 128	2 390	1 880	1 589	1 371
„ Tilgung der Vorzugsschuldverschreibungen	„	551	1 888	617	949	1 058	1 088
„ Deckung von Verlusten bei fremden Unternehmungen	„	240	252	278	64	124	105
„ Zahlung des Gewinnanteils für Stammaktien	„	487	1 053	1 250	2 210	3 140	3 213
in v.H. des Stammaktienkapitals	v.H.	.	.	.	0,91	1,33	1,34
„ Zahlung des Gewinnanteils für Vorzugsstammanteile	1000 RM	177	.	293	255	290	325
in v.H. des Vorzugsstammaktienkapitals	v.H.	.	.	.	1,32	1,50	1,68
zu außerordentlichen Rücklagen	1000 RM	436	966	823	1 416	2 396	3 843
„ sonstigen Zwecken	„	4 469	4 927	4 998	1 670	4 948	4 088
als Vortrag auf das folgende Jahr	„	— 12 997	— 17 291	— 17 167	— 428	— 1 202	703
Beförderungssteuer insgesamt	„	3 029	3 467	3 708	3 975	4 716	5 011

heblich günstiger gestaltete als bei den Privatbahnen. Übertraf die Höhe des Betriebsüberschusses der Privatbahnen die der Kleinbahnen noch im Jahre 1933 um rund 2,3 Mill. RM, so waren die Betriebseinnahmen der Kleinbahnen im Jahre 1935 bereits umfangreicher als die der Privatbahnen. Im Jahre 1935 schlossen die Kleinbahnen mit einem Betriebsüberschuß von 7,3 Mill. RM, die Privatbahnen dagegen mit einem solchen von 5,6 Mill. RM ab. Infolge dieser Entwicklung stellte sich bei den Kleinbahnen die Betriebszahl günstiger als bei den Privatbahnen. Wiesen die Kleinbahnen im Jahre 1933 noch höhere Betriebszahlen auf als die Privatbahnen, so hatte sich im Jahre 1935 das Verhältnis zwischen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben bei den Bahnarten entgegengesetzt gestaltet. Während die Betriebszahl bei den Privatbahnen im Laufe der drei Jahre im ganzen — mit einer vorübergehenden Besserung im Jahre 1934 — 94 % betrug, konnte die Betriebszahl sich bei den Kleinbahnen ununterbrochen verbessern, und zwar von rund 98 % auf 90 %. Dieses Ergebnis konnte allerdings nur dadurch erzielt werden, daß die Kleinbahnen in den sächlichen Ausgaben sich Beschränkungen auferlegten.

Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen[1] war im Jahre bei den einzelnen Kleinbahnen sehr ungleich. Eine Untersuchung bei 289 Kleinbahnen ergab, daß 40 % aller Kleinbahnen Betriebszahlen über 100 % aufwiesen, wobei bemerkenswert ist, daß es insbesondere die schmalspurigen Kleinbahnen waren, die zu diesen ungünstigen Ergebnissen beitrugen, war doch der Anteil dieser Bahnen mit über 100 % liegenden Betriebszahlen 50 % gegen 33 % bei den vollspurigen Kleinbahnen. Diese Angaben bestätigen die allgemeine Annahme, daß es insbesondere die weniger leistungsfähigen schmalspurigen Bahnen sind, die durch die Verkehrsverschiebungen in den Landgebieten betroffen werden.

Zu dem im Jahre 1935 erzielten Betriebsüberschuß kamen jedoch Zuschüsse in Form von Zinsbürgschaften, Subventionen, Darlehen, Erneuerungsrücklagen, die derartig hohe Beträge, insbesondere für Erneuerungsrücklagen, Verzinsung und Amortisation von Vorzugsschuldverschreibungen erforderten, daß trotz der nach wie vor geringen Ausschüttung von Dividenden für die Stamm- und Vorzugsaktien die Kleinbahnen noch immer eine ungünstige Geschäftslage aufweisen. Mit einem Fehlbetrag von rund 17 Mill. RM traten die Kleinbahnen in das Geschäftsjahr 1936 ein mit demselben Betrag wie in dem vorangegangenen, jedoch mit einem um rund 5 Mill. RM größeren Betrag als zu Ende des Jahres 1933. Bei den Privatbahnen gestaltete sich die Finanzlage in den

[1] Übersicht 8.

genannten Jahren wesentlich günstiger. Hier haben sich die Fehlbeträge im Laufe der Jahre in Gewinne verwandelt.

Infolge des Verkehrszuwachses waren sowohl bei den Kleinbahnen als auch Privatbahnen Neuanstellungen von Arbeitskräften erforderlich. Die Zahl der durchschnittlich beschäftigten Arbeiter und Angestellten[1] erhöhte sich von 1933 bis 1935 bei den Kleinbahnen um 7 %, bei den Privatbahnen um 11 %. Bei beiden Bahngruppen hob sich die Zahl der neu beschäftigten Arbeiter erheblich stärker als die der Angestellten. Da die Neueinstellungen von Arbeitskräften nicht in demselben Verhältnis wie die Betriebsleistungen anstiegen, kamen auf 1 Mill. Wagenachskilometer im Jahre 1935 weniger Beschäftigte als im Jahre 1933. Die Zahl der bei beiden Bahnarten beschäftigten Arbeiter und Angestellten ist im Verhältnis zu den Betriebsleistungen trotzdem immer noch als sehr hoch anzusprechen, denn bei der Reichsbahn waren verhältnismäßig halb so viel Arbeitskräfte beschäftigt.

Übersicht 8.

Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen im Jahre 1935

Betriebszahl (in v. H.)	Anzahl der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen		
	Sämtliche Kleinbahnen	davon	
		Vollspurige	Schmalspurige
unter 50	4	4	—
50 bis unter 60 . . .	6	6	—
60 „ „ 70 . . .	9	9	—
70 „ „ 80 . . .	34	29	5
80 „ „ 90 . . .	59	44	15
90 „ „ 100 . . .	59	37	22
100 . . .	2	2	—
100 „ „ 110 . . .	48	29	19
110 „ „ 120 . . .	33	18	15
120 „ „ 130 . . .	8	2	6
130 „ „ 140 . . .	7	4	3
140 „ „ 150 . . .	4	2	2
über 150	16	9	7
	289	195	94

Die Unfälle bei den Kleinbahnen[2] sind nach wie vor hoch. Die Ursache hierfür dürfte in der Hauptsache in der großen Zahl der unbeschrankten Bahnübergänge zu suchen sein. Trotz aller Verbesserungen

[1] Übersicht 9.

[2] Übersicht 10.

Angestellte und Arbeiter. Übersicht 9.

Bezeichnung	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Angestellte durchschnittlich im Jahre	5 499	5 508	5 628	7 610	7 828	8 184
Arbeiter beschäftigt	8 994	9 577	9 906	7 720	8 482	9 001
insgesamt	14 493	15 085	15 534	15 330	16 310	17 185
Auf 1 km Betriebslänge	1,56	1,59	1,64	3,41	3,63	3,81
Auf 1 Million Wagenachskilometer	55	46	48	52	49	48

Unfälle beim Betrieb. Übersicht 10.

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen			Private Eisenbahnen		
		1933	1934	1935	1933	1934	1935
Betriebsunfälle insgesamt	Anzahl	334	394	341	92	145	143
davon Entgleisungen	„	105	97	99	19	21	25
Zusammenstöße	„	36	32	41	5	6	13
Überfahren von Fuhrwerken	„	145	154	100	45	56	52
Sonstige Betriebsunfälle[1]	„	48	111	101	23	62	54
Verunglückte Personen insgesamt							
Getötete	„	21	30	40	17	32	38
Verletzte	„	261	268	282	89	132	123
davon: Verunglückte Reisende							
Getötete	„	2	1	4	—	2	8
Verletzte	„	110	75	53	35	33	48
Verunglückte Bahnbedienstete							
Getötete	„	18	4	6	3	5	5
Verletzte	„	60	104	87	13	5	12

[1] Mit getöteten und verletzten Personen.

in der Sicherung von Bahnübergängen entfielen von den im Jahre 1935 insgesamt gemeldeten 341 Betriebsunfällen allein 100 auf Überfahren von Fuhrwerken. Auch die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstöße ist noch immer recht hoch. Infolge der starken Unfallhäufigkeit verunglückten im Jahre 1935 bei den Kleinbahnen etwa doppelt soviel Reisende wie auf den Privatbahnen (bezogen auf eine Million beförderte Personen).

Bei einer Betrachtung einzelner Kleinbahnen ergeben sich zum Teil recht beträchtliche Abweichungen von den dargestellten Durchschnittswerten. Die allgemeine Verkehrsstruktur, die Höhe des

Anfalls an Personen, Gütern, der Umfang und die Stärke des Wettbewerbs anderer Verkehrsmittel, die örtliche Lage, die technische Ausrüstung, die allgemeinen Finanzverhältnisse und vieles mehr sind für die Betriebsgestaltung der Einzelbahnen entscheidend. Es lassen sich dabei nach bestimmten Merkmalen mehrere Gruppen von Kleinbahnen mit ziemlich gleichartigen Betriebsergebnissen bilden. Unter den vom juristischen Standpunkt als Kleinbahnen geltenden Bahnen befinden sich zahlreiche Bahnbetriebe, die ihrer ganzen Verkehrsstruktur nach überhaupt nicht als Kleinbahnen bezeichnet werden können. Umfang und Art des Verkehrs sind bei vielen dieser Bahnen derartig gelagert, daß sie mehr den Charakter von Straßenbahnen, Vorortbahnen, Privatbahnen oder Bahnen besonderer Bauart haben als den von Kleinbahnen. Viele dieser Bahnen befinden sich in der Gruppe der Bahnen mit einer jährlichen Beförderungsleistung von mehr als 500 000 Personen[1]. An derartigen Bahnen wurden im Jahre 1935 allein 20 Bahnen gezählt, wobei bemerkenswert ist, daß einige dieser Bahnen infolge ihrer örtlichen Lage als reine Vorortbahnen oder Bahnen mit straßenbahnähnlichem Charakter anzusprechen sind. Die weitaus bedeutendste und größte „Kleinbahn" stellen die Bahnen der Stadt Köln mit insgesamt 7 Klein- und Vorortbahnen dar. Die Bahnen der Stadt Köln waren im Jahre 1935 allein mit 21 % am gesamten Personenverkehr der Kleinbahnen beteiligt. Bei dieser Bahn tritt der Güterverkehr stark in den Hintergrund. Für das finanzielle Ergebnis sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr entscheidend. Das sehr hohe Anlagekapital dieser Bahn — rund 274 000 RM je km Eigentumslänge — dürfte trotz des bei dieser Bahn stark entwickelten Personenverkehrs dazu beigetragen haben, daß die Betriebseinnahmen nicht die Betriebsausgaben zu decken vermochten, so daß sich im Jahre 1935 die Betriebszahl auf nur 113 % stellte. Mit einem ähnlich ungünstigen Ergebnis schloß die Frankfurter Lokalbahn ab. Wesentlich günstiger arbeiten die elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises. Der Betrieb dieser Bahnen wickelt sich auf einer verhältnismäßig günstigen Verkehrsbasis ab, der Güterverkehr fehlt ganz, dafür ist der Personenverkehr verhältnismäßig umfangreich, so daß diese Bahnen von allen Kleinbahnen dieser Gruppe weitaus die günstigste Betriebszahl aufwiesen[2]. Auch die Siegener Kreisbahn kann zu den günstig arbeitenden Kleinbahnen gerechnet werden. Bemerkenswert ist, daß dieses Betriebs-

[1] Übersicht 11.

[2] Die elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises sind ihrer Verkehrsstruktur nach bereits seit langem als Straßenbahnen anzusprechen und werden infolgedessen nach ihrer neuen Genehmigungsurkunde mit Wirkung von Anfang 1938 als Straßenbahnen geführt.

Kleinbahnen mit mehr als 500000 beförderten Personen[1]. Übersicht 11.

Kleinbahnen im Jahre 1935	Eigentumslänge km	Beförderte Personen 1000	Personenkilometer insgesamt Millionen	Personenkilometer Binnenverkehr Millionen	Beförderte Güter 1000 t	Tonnenkilometer insgesamt Millionen	Tonnenkilometer Binnenverkehr Millionen	Betriebseinnahmen insgesamt 1000 RM	Betriebseinnahmen davon in v. H. aus dem Güterverkehr	Betriebszahl v. H.	Anlagekapital je km Eigentumslänge 1000 RM
Bahnen der Stadt Köln[2]	56,8	13 064	117,29	117,29	815	3,90	.	3 019	17,0	113,0	274
Elektr. Bahnen des Kreises Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises	23,3	3 488	19,88	19,88	—	—	—	1 217	—	75,5	233
Frankfurter Lokalbahn	20,7	2 737	18,01	18,01	67	0,45	0,01	815	15,7	117,4	276
Siegener Kreisbahn	11,2	2 095	8,78	8,78	138	0,21	0,0	456	26,3	79,8	207
Samlandbahn	47,0	1 275	32,85	32,73	195	4,61	2,48	1 104	33,2	92,5	120
Straußberger Eisenbahn	10,2	1 075	5,37	5,37	23	0,15	0,15	199	18,6	90,7	20
Oberlandbahn Neustadt—Landau	22,9	914	5,55	5,55	—	—	—	210	1,8	105,3	109
Kleinbahn Siegburg—Zündorf	34,2	900	4,76	4,76	118	1,25	0,0	357	43,0	103,2	129
Rhein-Haardtbahn	17,2	855	13,01	.	0,2	0,0	.	295	2,0	86,2	94
Herforder Kleinbahnen	40,4	771	4,88	4,88	122	1,14	1,14	467	46,5	80,5	71
Kleinbahn Westig—Ihmert—Altena	20,3	697	8,96	6,11	27	0,36	0,0	301	21,7	90,0	158
Kleinbahn Frankfurt (Main)—Königstein	15,9	714	2,58	2,58	160	0,56	0,03	464	66,6	78,1	172
Kleinbahn Pforzheim—Ittersbach	17,4	654	7,07	7,07	4	0,04	0,02	178	4,8	100,2	46
Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn	28,5	604	6,03	3,46	332	2,22	0,13	999	19,5	77,9	193
Kleinbahn Merzig—Büschfeld	22,2	565	4,50	3,28	130	0,63	0,63	244	57,2	99,1	80
Kleinbahn Kassel—Naumburg	33,4	513	8,27	4,70	52	0,67	0,06	266	31,3	81,2	93
Herkulesbahn	12,0	513	2,40	2,19	114	0,69	0,69	323	41,2	86,3	81
Insgesamt	433,6	30 159	270,19	256,64	2 297	16,88	5,34	10 913	25,8	95,3	149

[1] Außer den in den Übersichten 12 und 13 aufgeführten 4 Kleinbahnen.

[2] Bestehen aus 7 Klein- und Vorortbahnen.

Vollspurige Kleinbahnen mit mehr als 50 km Eigentumslänge.

Übersicht 12.

Kleinbahnen im Jahre 1935	Eigentumslänge	Beförderte Personen	Personenkilometer insgesamt	Personenkilometer Binnenverkehr	Beförderte Güter	Tonnenkilometer insgesamt	Tonnenkilometer Binnenverkehr	Betriebseinnahmen insgesamt	Betriebseinnahmen davon in v. H. aus dem Güterverkehr	Betriebszahl	Anlagekapital je km Eigentumslänge
	km	1000	Millionen		1000 t	Millionen		1000 RM		v. H.	1000 RM
Bahnen mit mehr als 100 km Eigentumslänge:											
Kleinbahn Genthin	154,2	199	3,70	3,27	830	10,93	2,48	1 351	88,7	62,7	44
Altmärkische Kleinbahn	126,8	234	2,54	2,00	289	4,45	0,19	703	80,4	94,0	45
Stolper Kreisbahnen	122,1	330	7,65	7,57	188	3,48	0,52	648	65,0	95,6	42
Oderbruchbahn	117,0	161	2,31	2,15	196	3,39	1,86	564	54,7	104,6	44
Schleswiger Kreisbahn	108,6	236	2,08	1,97	86	1,29	1,29	519	48,2	105,8	64
Moseltalbahn	102,2	1 035	14,50	14,37	110	3,83	0,34	932	49,8	90,8	190
Insgesamt	731,2	2 195	32,78	30,33	1 699	27,37	6,68	4 708	68,1	87,5	66
Bahnen mit 50—100 km Eigentumslänge:											
Prenzlauer Kreisbahnen	96,0	182	3,19	2,97	211	2,90	.	780	67,2	85,2	44
Stendaler Kleinbahn	83,0	203	2,87	2,87	226	3,51	3,51	557	80,2	84,4	46
Kleinbahn Celle—Soltau, Celle—Munster	82,7	465	7,97	7,74	273	9,20	9,20	839	72,0	78,4	46
Kleinbahn Gardelegen—Neuhaldensleben—Weferlingen	75,7	236	3,11	2,80	938	15,91	1,26	1 113	88,3	67,0	41
Greifenhagener Kreisbahnen	74,5	267	3,47	3,00	149	2,08	0,15	427	61,1	88,6	44
Kleinbahn Wilstedt—Tostedt	63,6	90	1,27	0,72	208	3,27	0,04	444	83,8	54,5	64
Perleberg—Kl. Berge—Putlitz	63,3	83	0,84	0,77	82	0,77	0,19	310	48,6	109,4	51
Schlawer Kleinbahn	[1] 61,5	71	1,30	1,30	49	0,83	0,25	167	72,0	79,3	40
Dürener Kreisbahn	61,2	1 541	5,00	5,00	158	1,70	0,16	487	42,6	104,2	124
Halle-Hettstedter Eisenbahn	[2] 62,9	771	6,92	6,89	636	6,36	1,18	1 350	66,2	80,4	155
Bunzlauer Kleinbahn	60,3	228	2,45	2,45	418	5,71	0,07	663	68,2	80,0	66
Kleinbahn Kreuz—Deutsch Krone	60,2	153	3,42	3,27	140	4,11	0,43	387	72,9	80,9	57
Kleinbahn Celle—Wittingen	58,0	165	2,79	2,73	316	7,75	7,75	569	77,1	76,8	52
Kleinbahn Lüneburg—Soltau	57,1	137	2,84	2,69	277	2,54	0,41	368	70,7	89,0	61
Salzwedeler Kleinbahnen	54,5	170	2,45	2,26	331	3,58	0,78	483	81,0	81,6	111
Eulengebirgsbahn	52,6	195	1,52	1,47	232	2,14	1,14	337	63,9	99,9	151
Kleinbahn Grünberg—Sprottau	50,7	12	0,21	0,21	37	0,26	0,01	86	67,6	92,9	59
Tecklenburger Nordbahn AG.	50,4	138	1,72	1,72	84	1,25	0,36	206	67,9	83,4	49
Insgesamt	1168,2	5 107	53,34	50,86	4 765	73,87	26,89	9 573	71,0	81,4	67

[1] Davon 21,2 km Schmalspurbahnen. — [2] Davon 1,7 km Schmalspurbahnen.

ergebnis bei einem verhältnismäßig hohen Anlagekapital erzielt werden konnte. Auf der anderen Seite stehen wiederum einige Kleinbahnen mit verhältnismäßig niedrigem Anlagekapital, jedoch ungünstigen Betriebsergebnissen, wie die Oderlandbahn, die Kleinbahn Siegburg—Zündorf, die Kleinbahn Pforzheim—Ittersbach und die Dürener Kreisbahn. Kennzeichnend für die überwiegende Mehrzahl der Bahnen in dieser Gruppe ist der geringfügige Güterverkehr. Bei einem durchschnittlichen Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr von rund 27 % an den gesamten Betriebseinnahmen dieser Bahngruppe treten nur die Kleinbahnen Merzig—Büschfeld, Westig—Ihmert—Altena sowie die Herforder Kleinbahnen mit einem für das Gesamtergebnis der Bahnen ausschlaggebenden Güterverkehr hervor, machten doch bei den genannten Bahnen die Einnahmen aus dem Güterverkehr an den Gesamteinnahmen im Jahre 1935 allein 57 %, 67 % bzw. 47 % aus.

Neben der Gruppe der Kleinbahnen mit je mehr als 500 000 beförderten Personen, deren Anteil im Jahre 1935 am Personenverkehr sämtlicher Kleinbahnen 48,5 %, an den personenkilometrischen Leistungen 45,3 %, am Güterverkehr jedoch nur 6,0 % betrug, stehen die vollspurigen Kleinbahnen mit je mehr als 100 km Eigentumslänge[1]. Diese Bahnen sind mit Ausnahme der Moseltalbahn hauptsächlich auf den Güterverkehr eingestellt, machte doch der Anteil der Güterverkehrseinnahmen an den Gesamteinnahmen allein 68 % aus. Bei einer durchschnittlichen Betriebszahl von 88 schlossen — außer zwei Bahnen (Oderbruchbahn, Schleswiger Kreisbahn) — diese Bahnen im Jahre 1935 im allgemeinen mit verhältnismäßig günstigen Betriebsergebnissen ab. An erster Stelle stand die Kleinbahn Genthin mit einer Betriebszahl von 63 % und einem Anteil der Güterverkehrseinnahmen von 89 %! Der Personenverkehr auf dieser Bahn, die die längste vollspurige Kleinbahn des Deutschen Reiches darstellt, tritt dagegen ganz in den Hintergrund. Diese Bahn beförderte im Jahre 1935 nur rund 200 000 Personen, die Moseltalbahn dagegen über 1 Mill. Personen. Erwähnt sei, daß die Kleinbahn Genthin ein verhältnismäßig niedriges Anlagekapital je km Eigentumslänge aufweist, die Moseltalbahn ein relativ hohes Anlagekapital (190 000 RM je km Eigentumslänge gegen 44 000 RM bei der Genthiner Bahn).

Bei den vollspurigen Kleinbahnen mit je 50—100 km Eigentumslänge tritt im allgemeinen der Güterverkehr noch stärker hervor. Hier wurden rund 71 % der Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr erwirtschaftet. Abgesehen von der Perleberg-Putlitzer

[1] Übersicht 12.

Kleinbahn und der Dürener Kreisbahn betrugen die Einnahmen aus dem Güterverkehr weit mehr als die Hälfte der gesamten Betriebseinnahmen. Waren diese Kleinbahnen am gesamten Personenverkehr aller Kleinbahnen mit 8,2 % beteiligt, so am gesamten Güterverkehr aller Kleinbahnen mit sogar 12,5 %. Diesen Bahnen ist insbesondere ein starker Güterwechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn eigentümlich. An den tonnenkilometrischen Leistungen gemessen, wickelte sich bei diesen Bahnen nur 36,4 % des Verkehrs zwischen Kleinbahnstationen ab. Der Personenverkehr dieser Bahnen hatte fast rein lokalen Charakter. Allein 95,4 % der personenkilometrischen Leistungen wurden im Binnenverkehr erzielt. Nur bei wenigen Kleinbahnen dieser Gruppe nahm der Wechselverkehr mit der Deutschen Reichsbahn größere Ausmaße an. Kennzeichnend für diese Bahngruppe ist die günstige Gestaltung des Verhältnisses zwischen Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen, betrug doch die Betriebszahl dieser Vollspurbahnen im Jahre 1935 durchschnittlich 81 %, eine Betriebszahl, die von keiner anderen größeren Kleinbahngruppe erreicht wurde. Von den 18 Bahnen dieser Gruppe wurden die Betriebseinnahmen von den Betriebsausgaben nur bei der Dürener Kreisbahn und der Kleinbahn Perleberg—Putlitz übertroffen, also den beiden Bahnen, die sich in dieser Gruppe durch verhältnismäßig niedrige Einnahmen aus dem Güterverkehr hervorheben. Einige der Bahnen dieser Gruppe, wie die Halle-Hettstedter Eisenbahn, die Kleinbahn Celle—Munster—Soltau zeigten bei einem gleichzeitig regen Personen- und Güterverkehr besonders günstige Betriebszahlen trotz einer sehr unterschiedlichen Höhe des Anlagekapitals. So belief sich das Anlagekapital der Halle-Hettstedter Bahn je km Eigentumslänge auf 155 000 RM, das der Kleinbahn Celle—Munster—Soltau dagegen nur auf 46 000 RM bei einem durchschnittlichen Anlagekapital von 67 000 RM je km Eigentumslänge sämtlicher Bahnen dieser Gruppe. Die Verkehrsstruktur der einzelnen Bahnen dieser Gruppe ist äußerst verschieden; teils wickelt sich der Güterverkehr nur zwischen bahneigenen Stationen ab, teils ist der Binnenverkehr derartig unbedeutend, daß diesen Bahnen fast ganz der Charakter von Zubringerbahnen der Deutschen Reichsbahn zukommt.

Schließen unter den bedeutenderen vollspurigen Kleinbahnen nur ganz wenige mit ungünstigen Betriebsergebnissen ab, so verhält es sich bei den schmalspurigen Bahnen umgekehrt, insbesondere gilt dies von den schmalspurigen Kleinbahnen mit je 50—100 km Eigentumslänge[1]. Wenn allgemein von der ungünstigen Gestaltung des Verkehrs der Kleinbahnen gesprochen wird, so gilt dies in erster Linie für die schmalspurigen Kleinbahnen. Von den insgesamt gezählten

[1] Übersicht 13.

Schmalspurige Kleinbahnen mit mehr als 50 km Eigentumslänge.

Übersicht 13.

Kleinbahnen im Jahre 1935	Eigentumslänge	Beförderte Personen	Personenkilometer insgesamt	Personenkilometer Binnenverkehr	Beförderte Güter	Tonnenkilometer insgesamt	Tonnenkilometer Binnenverkehr	Betriebseinnahmen insgesamt	Betriebseinnahmen davon in v. H. aus dem Güterverkehr	Betriebszahl	Anlagekapital je km Eigentumslänge
	km	1000	Millionen		1000 t	Millionen		1000 RM		v. H.	1000 RM
Bahnen mit mehr als 100 km Eigentumslänge											
Insterburger Kleinbahnen	221,4	362	1,52	1,52	211	3,12	1,96	459	82,3	112,0	.
Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen	204,2	78	1,00	1,00	391	9,97	7,70	1 039	88,4	88,4	18
Greifenberger Kleinbahnen	168,5	305	3,05	2,82	178	5,72	3,30	699	73,2	93,7	45
Rastenburger Kleinbahnen	127,3	96	1,47	1,47	66	1,43	0,91	228	69,7	122,8	.
Kleinbahnen des Kreises Jerichow I	124,0	177	2,26	2,12	272	3,82	0,76	592	79,9	80,3	20
Kolberger Kleinbahnen	122,6	118	1,48	1,48	124	2,95	1,54	425	76,7	89,9	31
Saatziger Kleinbahnen	120,3	140	2,10	1,84	139	2,22	0,75	368	72,2	116,7	40
Köslin-Belgarder Kleinbahn	117,6	65	1,12	1,12	63	1,16	.	202	75,3	96,8	33
Insgesamt	1205,9	1 341	14,00	13,37	1 444	30,40	17,92	4 022	79,7	95,8	[2] 31
Bahnen mit 50—100 km Eigentumslänge											
Rügensche Kleinbahnen	96,8	291	4,36	2,87	165	1,87	1,12	555	54,6	98,1	36
Mittelbadische Eisenbahnen	95,5	493	5,79	4,45	90	1,90	0,62	494	42,2	115,9	6
Flensburger Kreisbahn	93,4	415	6,18	6,17	38	0,77	0,31	374	37,6	153,1	72
Demminer Kleinbahnen West	93,1	60	0,72	0,72	76	1,75	1,28	256	84,2	103,4	40
Mindener Kreisbahnen	87,8	390	5,98	4,94	322	2,43	0,53	566	54,8	97,4	34
Spreewaldbahn	84,6	165	3,39	3,39	102	2,08	2,08	283	59,6	104,8	21
Kleinbahn Leer—Aurich—Wittmund	84,1	134	2,08	2,03	49	0,70	0,15	222	61,8	114,5	23
Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen	80,3	5	0,19	0,19	23	0,47	0,47	84	85,1	139,4	35
Ruhr-Lippe-Kleinbahnen	[1] 77,0	671	6,52	6,52	618	7,72	7,72	791	72,6	79,3	6
Trachenberg-Militscher Kreisbahn	66,5	38	0,63	0,63	47	0,74	0,38	118	67,7	118,7	28
Demminer Kleinbahnen Ost	66,4	63	0,63	0,63	133	2,45	1,25	355	84,5	86,5	39
Wehlau-Friedländer Kreisbahnen	65,8	11	0,13	0,13	70	1,22	1,03	87	90,3	157,7	.
Franzburger Kreisbahn	66,0	166	1,33	1,33	88	1,84	1,52	321	72,2	103,2	35
Pillkaller Kleinbahnen	60,8	48	0,87	0,87	52	0,95	0,41	176	73,4	100,0	.
Königsberger Kleinbahn	58,6	362	3,88	3,88	58	1,51	1,10	231	56,2	97,8	.
Kleinbahn Greifswald—Wolgast	58,1	81	0,73	0,73	41	0,88	0,24	158	75,1	91,6	33
Euskirchener Kreisbahnen	57,4	134	1,35	1,02	195	3,37	2,24	344	85,3	102,2	68
Kleinbahn Lingen—Quakenbrück	57,1	82	0,81	0,81	62	0,93	0,93	143	78,1	85,3	11
Niederungsbahn	53,3	113	1,27	1,27	34	0,65	0,21	190	62,1	106,1	.
Regenwalder Kleinbahnen	52,7	59	0,59	0,59	44	0,81	0,25	129	76,6	99,0	24
Insgesamt	1455,3	3 781	47,33	43,17	2 307	35,04	23,84	5 877	61,5	103,2	[2] 32

[1] Davon 15,7 km Vollspurbahnen. — [2] Unter Errechnung der Kleinbahnen, für die Angaben über Anlagekapital vorliegen.

94 schmalspurigen Kleinbahnen hatten nur 42 eine unter 100 % liegende Betriebszahl. Infolge dieser allgemein ungünstigen Betriebsergebnisse konnte der Betrieb nur durch laufende hohe Zuschüsse aufrecht erhalten werden. Unter den 20 schmalspurigen Kleinbahnen mit je 50—100 km Eigentumslänge waren allein 12 Bahnen mit über 100 % liegenden Betriebszahlen. Die Flensburger Kleinbahn und die Wehlau-Friedländer Kreisbahnen hatten sogar über 150 % liegende Betriebszahlen. Abgesehen insbesondere von den Ruhr-Lipper Kleinbahnen, der Mittelbadischen Eisenbahn, der Flensburger Kreisbahn, bei denen infolge verhältnismäßig günstiger Verkehrsbasis auch der Personenverkehr einen größeren Umfang erreichte, sind die Bahnen dieser Gruppe hauptsächlich auf den Güterverkehr eingestellt. Belief sich bei den Kleinbahnen mit je mehr als 500 000 beförderten Personen der Anteil der Güterverkehrseinnahmen nur durchschnittlich auf 26 %, so bei diesen Bahnen auf 62 %. Darunter befinden sich Bahnen mit einem Anteil dieser Einnahmen von einem Fünftel der Gesamteinnahmen, wie die Demminer Kleinbahnen West und Ost mit 84 %, die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen mit 85 %, die Wehlau-Friedländer Kreisbahn mit 90 % und die Euskirchener Kreisbahnen mit 85 %.

Unter den schmalspurigen Bahnen mit je mehr als 100 km Eigentumslänge[1] verdienen die Insterburger Kleinbahnen mit einer Eigentumslänge von 221 km hervorgehoben zu werden. Diese Bahnen haben unter allen Kleinbahnen das umfangreichste Bahnnetz. Fast ebenso umfangreich ist das Bahnnetz der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen (204 km). Obgleich beide Bahnen ihre Verkehrsbasis in ausgesprochen ländlichen Bezirken haben, ist deren Verkehrsstruktur und damit Betriebsgestaltung sehr ungleichartig. Während die Insterburger Kleinbahnen im Jahre 1935 nur einen Betriebskoeffizienten von 112 % hatten, wiesen die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen einen solchen von 88 % auf. Dieser Unterschied in den Betriebsergebnissen ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen einen verhältnismäßig bedeutenden Güterverkehr aufweisen, der sich auf weiten Strecken des eigenen Bahnnetzes abwickelt. Die Insterburger Kleinbahnen besitzen dagegen trotz des ausgedehnten Bahnnetzes einen schwachen Güterverkehr mit einem gleichzeitig wohl größeren Personenverkehr, der sich aber auf verhältnismäßig kurzen Strecken abwickelt. Mit 9,97 Mill. tkm stehen die Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen unter allen Bahnen der genannten Bahngruppen an dritter Stelle hinter der vollspurigen Kleinbahn Gardelegen—Neuhaldensleben—Weferlingen (15,9 Mill. tkm)

[1] Übersicht 13.

und (der längsten) vollspurigen Kleinbahn Genthin (10,9 Mill. tkm). Im allgemeinen kann gesagt werden, daß die Kleinbahnen mit verhältnismäßig hohen Güterbeförderungsmengen oder tonnenkilometrischen Leistungen in der Regel bessere Betriebsergebnisse zeigen als die Bahnen mit hohen personenkilometrischen Leistungen. Keine einzige der in den genannten Kleinbahngruppen aufgeführten Kleinbahnen erreichte im Jahre 1935 eine Güterbeförderungsmenge von mehr als 1 Mill. Tonnen. Nur vier Bahnen außerhalb dieser Gruppen beförderten mehr als je 1 Mill. Tonnen. Die Wanner Hafenbahn (2,6 Mill. t), die Kleinbahn Dortmund (2,2 Mill. t), die Kleinhafenbahn der Stadt Neuß (1,4 Mill. t) und die Moerser Kreisbahn (1,1 Mill t) mit einer Eigentumslänge von zusammen 86 km beförderten im Jahre 1935 allein 7,2 Mill. t und standen damit nicht allzu weit hinter der Beförderungsmenge der 52 voll- und schmalspurigen Kleinbahnen (mit je mehr als 50 km Eigentumslänge) mit insgesamt 4561 km Eigentumslänge und 10,2 Mill t beförderten Gütern. Die genannten vier Bahnen beförderten im Jahre 1935 fast ein Fünftel der auf allen Kleinbahnen zusammen beförderten Gütermenge. Dank dieses intensiven Güterverkehrs konnte u. a. die Kleinbahn Dortmund im Jahre 1935 eine Betriebszahl von 52 %, die Wanner Hafenbahn sogar eine solche von 47 % erzielen. Der große Unterschied in der Beförderungsmenge dieser vier Bahnen und der anderen Kleinbahnen kommt noch deutlicher bei einer Betrachtung der Verkehrsdichte, bezogen auf 1 km Eigentumslänge, zum Ausdruck. Dabei zeigt sich eine Verkehrsdichte auf je 1 km Bahnlänge bei den vier „Güterbahnen" im Jahre 1935 von durchschnittlich rund 608 000 tkm und bei den 52 voll- und schmalspurigen Kleinbahnen (mit je mehr als 50 km Eigentumslänge) dagegen nur rund 36 500 tkm. Trotz dieser hohen Verkehrsdichte erreichten die vier Güterbahnen bei weitem noch nicht die Verkehrsdichte der Deutschen Reichsbahn mit rund 1 178 900 tkm (je km Bahnlänge), überschritten jedoch beträchtlich die durchschnittliche Verkehrsdichte der privaten Eisenbahnen mit rund 145 400 tkm (je km Bahnlänge) im Jahre 1935. Die niedrige Verkehrsdichte von rund 36 500 tkm je km Bahnlänge bei den 52 Kleinbahnen, deren Anteil am Bahnnetz 48 %, an den personenkilometrischen Leistungen 25 % und an den Betriebseinnahmen 36 % sämtlicher Kleinbahnen betrug, kann als ein Symptom der allgemein noch schwierigen Lage der Kleinbahnen in einer Zeit eines allgemein starken Wirtschaftsaufschwungs gelten. In der letzten Zeit zeigen sich jedoch erfreulicherweise auch bei den Kleinbahnen stärkere Aufschwungstendenzen, wenn auch nicht so stark ausgeprägt wie bei den anderen Überlandverkehrsmitteln.

Dr. R. Weisflog.

Nachtrag: Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Jahre 1936.

Die bereits im vorangegangenen Bericht für die letzten Jahre festgestellte Aufwärtsentwicklung des Verkehrs der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hat sich im Jahre 1936 allgemein fortgesetzt. Die Aufwärtsentwicklung hielt sich angesichts der fortschreitenden Strukturwandlungen im Überlandverkehr jedoch wieder in verhältnismäßig engen Grenzen. Die an sich geringe Zunahme des Kleinbahnverkehrs fällt aber um so mehr ins Gewicht, als gerade der Überland-Kraftwagenverkehr als der schärfste Wettbewerber einen erheblich stärkeren Aufschwung aufweisen konnte. Die sich besonders im Jahre 1936 bemerkbar machenden Verschiebungen im Überlandverkehr hatten zur Folge, daß die Kraftposten der Reichspost fast ebensoviel Personen im Überlandverkehr beförderten wie die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Einer Beförderungsleistung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen von 67,4 Mill. Personen im Jahre 1936 stand eine solche der Reichspost von 63,6 Mill. Personen gegenüber. Im Jahre 1937 dürfte die Reichspost bereits mehr Personen als die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, die noch vor 15 Jahren mit einigen Privatbahnen fast alleinherrschend im Überlandverkehr waren, befördert haben. Nebenbahnähnliche Kleinbahnen und private Eisenbahnen, die im Jahre 1936 zusammen 124,3 Mill. Personen beförderten, sind bemerkenswerterweise im Jahre 1936 erstmalig in ihren gesamten Beförderungsleistungen an Personen von denen des gesamten Überland-Personenlinienverkehrs mit Kraftfahrzeugen überflügelt worden. Mit zusammen 146,9 Mill. beförderten Personen waren die Beförderungsleistungen der Kraftfahrzeuge im Überlandverkehr um 18 % höher als die der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privatbahnen zusammen. Bei einem Vergleich zwischen den Beförderungsleistungen der beiden Arten von Überlandverkehrsmitteln darf jedoch nicht außer acht gelassen werden, daß zu den hohen Leistungen des Kraftwagenverkehrs vielfach die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und privaten Eisenbahnen durch Inbetriebsetzung eigener Kraftverkehrslinien beigetragen haben — ein Zeichen allerdings auch für die allgemein schwierige Lage vieler Unternehmen von Klein- und Privatbahnen.

Im einzelnen ergeben sich für das Jahr 1936 im Vergleich zum Jahre 1935 verhältnismäßig unbedeutende Veränderungen. Die Verringerung der Betriebslänge[1] der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen setzte sich auch im Jahre 1936 fort. Die Abnahme der Betriebslänge war jedoch verhältnismäßig unbedeutend, sie betrug nur 30 km. Seit Anfang 1933 erreichen die dauernden Stillegungen nunmehr die Länge von

[1] Übersicht A.

Übersicht A.

Betriebslänge, Fahrzeuge und Fahrzeugleistungen im Jahre 1936

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Private Eisenbahnen
Betriebslänge insgesamt (Jahresende)	km	9 438,9	4 515,48
„ für den Personenverkehr } im Jahres-	„	8 640,9	4 255,01
„ für den Güterverkehr } durchschnitt	„	9 230,0	4 445,53
Lokomotiven	Anzahl	1 227	876
davon Dampflokomotiven	„	1 168	853
elektr. Lokomotiven	„	51	13
Lokomotiven mit Verbrennungsmotoren	„	8	10
Triebwagen insgesamt	„	448	204
davon elektr. Triebwagen mit Stromzuführung	„	280	115
„ „ mit Speichern	„	1	2
Triebwagen mit Verbrennungsmotoren	„	167	85
Personenwagen (einschl. Triebwagen)	„	2 773	2 199
Packwagen	„	567	466
Güterwagen	„	15 308	11 817
Ladegewicht aller Güterwagen	t	173 303	161 201
Bahndienstwagen	Anzahl	384	265
Auf 100 km Betriebslänge entfallen			
Lokomotiven	„	13,0	19,9
Triebwagen	„	4,7	4,6
Personenwagen (einschl. Triebwagen)	„	29,3	48,8
Güterwagen	„	162,2	265,8
Durchschnittliches Ladegewicht je Güterwagen	t	11,3	13,6
Zugkilometer	1000	37 735	27 651
Lokomotiv (Triebwagen-)Kilometer	„	43 478	35 969
Achskilometer der Personenwagen (einschl. Packung)	„	178 103	187 031
„ „ Güterwagen	„	156 739	184 828
„ aller Wagen	„	335 498	373 745
Wagenachskilometer je 1 km Betriebslänge	„	35,3	82,8
Personenwagenachskilometer je 1 km Betriebslänge	„	18,9	39,7
Güterwagenachskilometer je 1 km Betriebslänge	„	17,0	40,9
Verbrauchte elektrische Arbeit	1000kWh	16 861	14 277

195 km. Der weitaus größte Teil der stillgelegten Strecken wurde durch den meist rentableren Personenautobusverkehr ersetzt. Die einzige bemerkenswerte Stillegung des Jahres 1936 war die der Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen mit ihren Strecken Dahme—Jüterbog und Hohenseefeld—Luckenwalde. Der gesamte Personenverkehr auf diesen Strecken ging auf Kraftomnibusse über. Im Gegensatz zu den Verhältnissen bei den Kleinbahnen war die Betriebslänge der privaten Eisenbahnen keinen Veränderungen unterworfen.

Im Fahrzeugbestand[1] der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen machten sich im Jahre 1936 ähnliche Entwicklungstendenzen wie in den Vorjahren geltend. Während der Bestand an Dampflokomotiven weiter abnahm, erhöhte sich der Bestand an Triebwagen weiterhin beträchtlich; insbesondere trugen zu der beträchtlichen Erhöhung Triebwagen mit Verbrennungsmotoren bei. Ende 1936 wurden 167 derartige Triebwagen gezählt gegen 74 Ende 1933. Der Bestand an Personenwagen (ausschließlich Triebwagen) nahm weiter ab; ein Teil der außer Betrieb gesetzten Wagen wurde jedoch durch modernere, leistungsfähigere Wagen ersetzt. Ähnlich war die Entwicklung bei den Güterwagen, hier wurden insbesondere die kleineren Wagen aus dem Verkehr gezogen, so daß das durchschnittliche Ladegewicht weiter zunahm. Bezogen auf 100 km Betriebslänge der Kleinbahnen war der Lokomotiv-, Personen- und Güterwagenbestand von 1935 auf 1936 im ganzen unverändert geblieben; der Triebwagenbestand hatte sich dagegen in diesem Zeitraum etwas erhöht. Im Fahrzeugbestand der privaten Bahnen sind im Jahre 1936 kaum nennenswerte Veränderungen zu verzeichnen.

In Auswirkung des allgemeinen Wirtschaftsanstiegs nahmen die Fahrzeugleistungen[1] von 1935 auf 1936 sowohl bei den Kleinbahnen als auch den Privatbahnen allgemein zu, und zwar war der Grad der Zunahme bei den Kleinbahnen im allgemeinen stärker als bei den Privatbahnen. Während die zugkilometrischen Leistungen sich bei den Kleinbahnen von 1935 auf 1936 um 5,9 % erhöhten, wiesen die Privatbahnen nur eine Zunahme von 3,7 % auf. Unter den einzelnen Arten von Wagenachskilometern ist bei den Kleinbahnen insbesondere die Steigerung der Wagenachskilometer der Güterwagen bemerkenswert. Diese nahmen von 1935 auf 1936 um 3,3 % zu bei einer gleichzeitigen Zunahme der Achskilometer der Personenwagen (einschl. Packwagen) um 1,5 %. Wesentlich größer war die Steigerung der Achskilometer der Güterwagen bei den Privatbahnen, nämlich 14,4 % bei einer gleichzeitigen Zunahme der Achskilometer der Personenwagen dieser Bahnen von nur 2,1 %. Die

[1] Übersicht A.

Güter- und Personenverkehr im Jahre 1936 Übersicht B.

Güterverkehr	Einheit	Nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen	Private Eisenbahnen
Beförderte Güter			
Stückgüter	1000 t	813	1 374
Wagenladungen	„	39 984	42 084
Güterverkehr im öffentl. Verkehr	„	41 236	43 876
Gesamtgüterverkehr	„	41 470	44 432
Zurückgelegte Tonnenkilometer			
Stückgüter	Mill. tkm	12,1	27,6
Wagenladungen	„	403,4	679,0
Güterverkehr im öffentl. Verkehr	„	426,1	724,0
Mittlere Versandweite einer Tonne im Gesamtgüterverkehr	km	10,3	16,3
Tonnenkilometer je km Betriebslänge	1000 tkm	45,7	162,9
Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr	1000 RM	46 294	66 155
„ im Gesamtgüterverkehr je t	„	1,09	1,49
„ im Gesamtgüterverkehr je tkm	Rpf	10,8	9,1
Beförderungssteuer aus dem Güterverkehr	1000 RM	2 260	3 186

Personenverkehr	Einheit	Nebenbahn-ähnliche Kleinbahnen	Private Eisenbahnen
Beförderte Personen	1000	67 410	56 876
davon im Binnenverkehr	„	—	46 573
Zurückgelegte Personenkilometer	Mill.	—	837,9
Mittlere Reiseweite einer bef. Person	km	—	14,73
Beförderte Personen auf 1 km Betriebslänge	Anzahl	7 802	12 589
Einnahmen aus dem Personenverkehr	1000 RM	19 061	23 064
Durchschnittliche Einnahme			
je beförderte Person	Rpf	28	41
je Personenkilometer	„	—	2,75
je km der Betriebslänge für den Personenverkehr	RM	2 206	5 421
Einnahmen aus dem Gepäckverkehr	1000 RM	275	330
Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	19 563	23 622
Beförderungssteuer aus dem Personen- und Gepäckverkehr	„	1 623	2 248

Übersicht C.

Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben im Jahre 1936.

Bezeichnung	Einheit	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Private Eisenbahnen
Betriebseinnahmen insgesamt	1000 RM	72 065	97 949
auf 1 km Betriebslänge	„	.	21,7
Betriebsausgaben			
Persönliche Ausgaben	„	37 640	47 213
Sächliche Ausgaben	„	28 530	41 773
insgesamt	„	66 217	88 987
auf 1 km Betriebslänge	„	.	19,8
Betriebszahl	vH	89,2	90,9
Betriebsüberschuß	1000 RM	5 846	8 963
Hinzu kommen			
Zuschüsse als Erneuerungsrücklage	„	4 185	85 74
Unfallrücklage	„	1	205
Zinsbürgschaften, Subventionen, Darlehen	„	10 993	8 192
Erträgnisse aus fremden Unternehmungen	„	474	345
Vortrag aus dem Jahre	„	— 16 661	1 254
Verfügbarer Jahresertrag		4 836	27 533
Hiervon verwendet			
als Erneuerungsrücklage	„	6 094	8 180
„ Unfallrücklage	„	123	145
zur Verzinsung der Vorzugsschuldverschreibungen	„	2 159	1 398
„ Tilgung der Vorzugsschuldverschreibungen	„	1 541	1 084
„ Deckung von Verlusten bei fremden Unternehmen	„	275	63
„ Zahlung des Gewinnanteils für Stammaktien	„	1 397	4 115
in vH des Stammaktienkapitals	vH	.	1,7
zur Zahlung des Gewinnanteils für Vorzugsstammaktien	1000 RM	344	340
in vH des Vorzugsstammaktienkapitals	vH	.	1,6
zu außerordentlichen Rücklagen	1000 RM	1 388	4 666
zu sonstigen Zwecken	„	8 128	7 687
als Vortrag auf das folgende Jahr	„	— 16 612	— 145
Beförderungssteuer insgesamt	„	3 893	5 434

unterschiedliche Entwicklung erklärt sich weitgehend aus der auch innerhalb der Kleinbahnen und Privatbahnen vor sich gehenden Verlagerung des Verkehrs. Sowohl bei den Kleinbahnen als auch bei den Privatbahnen hat sich der Güterverkehr[1] in den letzten Jahren allgemein etwas besser entwickeln können als der Personenverkehr. Wies u. a. der Güterverkehr der Kleinbahnen eine Steigerung von 1935 auf 1936 um 8,6 %, der der Privatbahnen eine solche von 9,7 % auf, so dehnte sich der Personenverkehr der Klein- und Privatbahnen in diesem Zeitraum um 8,1 % bzw. 5,6 % aus. Diese Verlagerung des Verkehrs bei den beiden Schienenbahnen spiegelt sich auch in den finanziellen Ergebnissen[2] wider. Der Anteil der Einnahmen aus dem Güterverkehr an den gesamten Betriebseinnahmen hat sich von Jahr zu Jahr fast ununterbrochen erhöht. Auch im Jahre 1936 zeigte sich diese Entwicklung. Nichtsdestoweniger ist die Finanzlage einer großen Anzahl von Bahnen nach wie vor noch sehr ungünstig. Viele Bahnen arbeiten noch mit erheblichen Betriebsunterschüssen. Da mehrere dieser Bahnen jedoch von großer lokaler und provinzieller Bedeutung sind, sahen sich die öffentlichen Körperschaften wieder genötigt, mit Zuschüssen in zum Teil beträchtlicher Höhe einzuspringen. Infolge der anhaltend schwierigen Lage zahlreicher Kleinbahnunternehmen verdichtet sich immer stärker die Ansicht, daß für die Kleinbahnen der Zeitpunkt näher rückt, in der die Einführung direkter Tarife im Güterverkehr mit der Deutschen Reichsbahn notwendig ist bei einer gleichzeitigen Aufhebung wirtschaftlich nicht mehr tragbarer Verkehrsbeschränkungen. Dieser Weg dürfte nutzbringender und gangbarer sein als der einst in weiten Kreisen propagierte Gedanke einer stufenweisen Überführung aller Kleinbahnen in den Reichsbahnbetrieb. Als Beginn einer Wiedergutmachung verkehrserschwerender Bestimmungen des durch die Ereignisse vielfach überholten Kleinbahngesetzes von 1892 kann es angesehen werden, daß mit Wirkung vom 1. Januar 1938 als erster Kleinbahn der zur Westfälischen Provinzialverwaltung gehörenden 17 km langen Kleinbahn Weidenau—Deuz—Irmgarteichen direkte Tarife zur Reichsbahn gewährt worden sind.

[1] Übersicht B.

[2] Übersicht C.

Dr. R. Weisflog.

Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1937[1].

Als Folge des volkswirtschaftlichen Konjunkturaufstiegs und der hauptsächlich durch die Abwertung des Schweizer Frankens eingetretenen Besserung der schweizerischen Wirtschaftslage ist bei den Schweizerischen Bundesbahnen nach einer seit 1930 ständig rückläufigen Entwicklung im Jahre 1937 erstmals wieder eine über Erwarten günstige Verkehrs- und Einnahmesteigerung zu verzeichnen. Die Lage der an der Ausfuhr und am Fremdenverkehr beteiligten Wirtschaftszweige hat sich erheblich gebessert und namentlich die Maschinenindustrie war gut beschäftigt. Die für den Inlandmarkt arbeitenden Wirtschaftszweige haben sich nur in bescheidenem Maße erholen können, da die unmittelbar nach der Abwertung eingetretene Belebung in den letzten Monaten des Jahres 1937 wieder abflaute. Das Baugewerbe litt immer noch stark unter der Arbeitslosigkeit, dagegen kann die Landwirtschaft auf ein verhältnismäßig gutes Jahr zurückblicken.

A. Verkehr.

Die Verkehrseinnahmen des Jahres 1937, die 323,6 Millionen Franken betrugen, reichen an die des Jahres 1933 heran. Gegenüber dem Jahre 1936 beträgt die Zunahme 44,3 Millionen Franken oder 15,8 %. Um den Stand von 1931 zu erreichen, hätten sie allerdings um weitere 50 Millionen Franken anwachsen müssen.

Im Personenverkehr, der im Verlauf der Krisenjahre 1930 bis 1936 einen andauernden Rückgang aufwies, erhöhte sich im Jahre 1937 die Gesamtzahl der beförderten Reisenden auf 111,99 Millionen Personen, was gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 5,05 Millionen Reisende oder 4,7 % bedeutet. Diese Verkehrsbelebung dürfte im wesentlichen durch die allgemein günstigen Witterungsverhältnisse und durch die nachhaltige Besserung im Fremdenverkehr beeinflußt worden sein.

Mit dem gesteigerten Reiseverkehr haben auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr eine Besserung erfahren. Sie erreichten den Betrag von 133,03 Millionen Franken und sind damit um 12,86 Millionen Franken oder 10,7 % höher ausgefallen als im vergangenen

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, 1937, Seiten 1131 ff. Die Angaben sind dem Geschäftsbericht und den Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1937 entnommen.

Jahre. Immerhin ergibt sich gegenüber dem günstigen Ergebnis des Jahres 1930 mit 159,12 Millionen Franken immer noch eine Ertragsverminderung von 26,09 Millionen Franken oder 16,4 %.

Dank dem größeren Reiseverkehr aus dem Auslande hat sich der mittlere Ertrag für 1 Personenkm von 4,55 Rp im Jahre 1936 auf 4,65 Rp im Jahre 1937 erhöht.

In weit stärkerem Maße als im Personenverkehr hat sich die allgemeine wirtschaftliche Erholung im Güterverkehr ausgewirkt. Die im Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr beförderten Transportmengen, die von 1929 bis 1936 einen Rückschlag von 6,47 Millionen Tonnen oder 33,6 % erlitten, sind gegenüber dem Vorjahre um 2,97 Millionen Tonnen, d. h. um 23,2 % auf 15,77 Millionen Tonnen angewachsen.

Die im Jahre 1937 eingetretene, ganz beträchtliche Mehrbeförderung im Güterverkehr ist auf die Wiederbelebung des schweizerischen Außenhandels- und Durchfuhrverkehrs zurückzuführen. Eine Steigerung hat vor allem die Einfuhr von Kohlen, Getreide, Holz, Roheisen und Rohstahl, die Ausfuhr von Eisenerzen, Alteisen und frischem Obst sowie die Durchfuhr von Kohlen erfahren. Andererseits hat die durch die Abwertung ausgelöste Belebung des schweizerischen Binnenverkehrs gegen Ende des Jahres 1937 wieder eine Abschwächung erfahren.

Die Einnahmen aus dem Gepäck-, Post-, Tier- und Güterverkehr erhöhten sich um 31,41 Millionen Franken oder 19,7% auf insgesamt 190,56 Millionen Franken, doch blieben sie noch um 55,14 Millionen Franken oder 22,4 % hinter dem im Jahre 1929 erreichten Höchstbetrag von 245,70 Millionen Franken zurück.

Die Tonnenkilometer sind dagegen um nicht weniger als 40 % gestiegen. Infolge der stark gedrückten Frachten im Durchgangsverkehr (namentlich im Kohlenverkehr) ist der durchschnittliche Ertrag auf 1 Tonnenkilometer von 11,09 auf 9,51 Rp zurückgegangen.

Infolge der Mehreinnahmen im Personen- und Güterverkehr sind die gesamten Transporteinnahmen, die im Jahre 1936 mit 279,32 Millionen Franken den bis jetzt tiefsten Stand der Nachkriegszeit erreichten, im Jahre 1937 um 44,27 Millionen Franken oder 15,8 % auf 323,59 Millionen Franken angewachsen. Im Vergleich zu den im Jahre 1929 erzielten Höchsteinnahmen von 401,94 Millionen Franken stellt sich der Ertragsausfall immer noch auf 78,35 Millionen Franken oder 19,5 %.

Die im Vorjahre kurz dargelegte Verkehrsteilungsfrage ist noch nicht zum Abschluß gekommen. Der Bundesrat hat zwar am 18. Juni 1937 einen neuen Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffent-

lichen Straßen herausgebracht, dieser ist jedoch über die ersten Beratungen noch nicht hinausgekommen.

Die Sesa (Schweizerische Expreß A.-G.) hat im Jahre 1937 ihre Tätigkeit auf dem Gebiete der Tarifabkommen, die zur Verteidigung und Vermehrung des Verkehrsbesitzes der Eisenbahnen gegenüber dem Wettbewerb des Motorlastwagens mit Verfrachtern abgeschlossen werden, fortgesetzt und im Herbst auch auf den Großviehverkehr ausgedehnt.

Im Stückgutverkehr wurde der Haus-Haus-Dienst weiter ausgebaut, so daß heute über 5000 Ortschaften an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind und viele eisenbahnlose Gebiete den Vorteil einer regelmäßigen und billigen Güterbedienung genießen. Die Franko-Domizil-Sendungen haben durch diese Maßnahmen eine beträchtliche Steigerung erfahren. Neu eingeführt ist der Sesa-Franko-Domizil-Verteilungsdienst für Sendungen an mehrere Empfänger, die von der gleichen Bahnstation aus bedient werden.

B. Betrieb.

Die Betriebsleistungen haben im Jahre 1937 stark zugenommen. So erhöhten sich die Leistungen der Triebfahrzeuge um 2,9 Millionen oder 5,6 % auf 53,7 Millionen Kilometer, diejenigen der Reisezüge um 1,1 Millionen oder 3,5 % auf 33,8 Millionen Zugkilometer und jene der Güterzüge um 1,2 Millionen oder 11,6 % auf 11,7 Millionen Zugkilometer.

Der elektrische Zugbetrieb konnte lediglich auf der Strecke Sonceboz—Court aufgenommen werden. Die beabsichtigte Durchführung bis Moutier mußte wegen eines bei Court eingetretenen schweren Erdrutsches unterbleiben und die auf dieser Strecke bereits hergestellte Fahrleitung wieder entfernt werden.

Infolge der Ausdehnung des elektrischen Zugbetriebes, der Wiederbelebung des Verkehrs, der Einführung neuer Züge (Leichtschnellzüge) und der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit stieg der Energieverbrauch für die Zugförderung um 72,9 Millionen oder 13,4 % auf 618,6 Millionen kWh.

Die im Juli 1926 begonnene einmännige Besetzung der Triebfahrzeuge im Zugverkehr ist seit dem 1. Oktober 1937 im planmäßig vorgesehenen Umfange durchgeführt. Bei 20 % des Dienstes bleibt jedoch die zweimännige Besetzung zum Zweck der Ausbildung des Lokomotivführernachwuchses bestehen.

Mit einem der beiden im Jahre 1936 in Auftrag gegebenen dreigliedrigen Schnelltriebzüge wurden auf verschiedenen Strecken

Probefahrten ausgeführt, wobei Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h entwickelt wurden.

In den Städteschnellverkehr Zürich—Genf—Zürich wurde ein neuer aus Personenwagen 2. und 3. Klasse und einem Büffettwagen bestehender Leichtstahlwagenzug eingesetzt. Die Wagen, die sich in jeder Beziehung bestens bewährten und bei den Reisenden sehr beliebt sind, haben trotz ihres geringen Gewichts selbst bei den größten Geschwindigkeiten einen sehr ruhigen Lauf.

Von größeren Unfällen blieben die Schweizerischen Bundesbahnen auch im Jahre 1937 verschont, doch traten verschiedentlich Betriebsstörungen auf, die mit der Natur des Landes zusammenhängen. Neben einigen kurzen Verkehrsunterbrechungen durch Lawinen und Überschwemmungen ist hier vor allem der große Erdrutsch zu erwähnen, der sich am 27. März 1937 in der Schlucht zwischen Court und Moutier im Jura in Bewegung setzte und innerhalb weniger Tage die Bahnlinie und die tiefer liegende Straße auf eine Länge von rund 300 m zerstörte und das Birsbett an zwei Stellen zuschüttete. Das von der Rutschung betroffene Gebiet umfaßte gegen 100 000 m^3 und reichte bis an den Fuß einer 500 m östlich der Bahn verlaufenden Felswand.

War es in den ersten Tagen der Erdbewegung noch gelungen, die Strecke befahrbar zu erhalten, so mußte vom 30. März 1937 an der Betrieb völlig eingestellt werden. Der Personenverkehr wurde zunächst durch Umsteigen aufrecht erhalten, während der Güterverkehr über Biel umgeleitet wurde. Einige Tage später mußte jedoch infolge ständig zunehmender Rutschungen auch der Personenverkehr über Biel umgeleitet werden. Am 4. Mai gelang es, zwischen Moutier und Court einen Postautomobildienst einzurichten. Nachdem durch das trockene Sommerwetter die Bewegung des Berghangs ziemlich zur Ruhe gekommen war, konnte vom 3. Oktober an der Postautomobildienst wieder eingestellt und der Verkehr wieder durch Umsteigen bewerkstelligt werden.

Mit der Wiederherstellung der Bahnanlagen sollte im Frühjahr 1938 begonnen werden.

C. Finanzen.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Betriebseinnahmen um 46,9 Millionen Franken oder 16,11 % auf 338,3 Millionen Franken gestiegen, während die Betriebsausgaben um 1 Million Franken oder 0,04 % auf 224,6 Millionen Franken sanken. Die Betriebszahl fiel infolgedessen von 77,13 auf 66,40.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schloß im Jahre 1937 mit einem Fehlbetrag von 14,6 Millionen Franken ab.

Infolge des auch im Jahre 1937 fortgeführten Personalabbaues gingen die gesamten Personalausgaben von 184,9 Millionen Franken auf 183,8 Millionen Franken zurück. Ihr Anteil an den Gesamtaufwendungen stieg jedoch von 49,4 auf 50 %.

Durch die Abwertung des Schweizer Frankens hat sich die Beschaffung der Sachgüter nicht unbeträchtlich verteuert. Eine spürbare Entlastung ist dagegen in den Kapitalkosten eingetreten. Von den festen Schulden der Schweizerischen Bundesbahnen sind im Jahre 1937 365,5 Millionen Franken zurückbezahlt worden. Die Mittel hierfür stellte das eidgenössische Finanzdepartement den Bundesbahnen aus dem Ertrage von Anleihen der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Verfügung.

Die Anleiheschuld ging von 2913,4 Millionen Ende 1936 auf 2693,3 Millionen Ende 1937, d. h. um 220 Millionen Franken zurück. Dagegen nahm die schwebende Schuld um 226 Millionen Franken zu, so daß sie Ende 1937 390 Millionen Franken betrug.

Trotz der erheblichen Verbesserung, die das Jahresergebnis 1937 aufweist, besteht die Notwendigkeit einer umfassenden Sanierung, wie sie der den eidgenössischen Räten vorliegende Entwurf vom 24. November 1936 zu einem neuen Bundesbahngesetz vorsieht, unvermindert weiter, zumal die Betriebsergebnisse des Jahres 1938 wieder eine rückläufige Bewegung zeigen.

Um die Behörden und die breiteste Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, welche Anstrengungen die Bundesbahnverwaltung selbst zur Reorganisation und Sanierung des Unternehmens in den letzten 15 Jahren unternommen hat, ist im April 1937 ein Bericht über die Sparmaßnahmen und ihre finanziellen Auswirkungen in den drei Landessprachen herausgegeben worden.

D. Personalwesen.

Der Personalbestand ging im Jahre 1937 um 612 auf 28 030 Köpfe zurück. Diese Verminderung des Personalbestandes ist um so beachtenswerter, als die Betriebs- und Verkehrsleistungen im Jahre 1937 stark zugenommen haben.

Dieser Verminderung steht jedoch eine vermehrte Verwendung der sogenannten Unternehmerarbeiter gegenüber, das sind Arbeiter, die in keinem direkten Dienstverhältnis zur Bahnverwaltung stehen, sondern von Unternehmern vorübergehend zur Verstärkung der Rotten des Betriebsdienstes beigestellt werden. Im Jahre 1937 waren durchschnittlich 890 Unternehmerarbeiter beschäftigt.

Die im Jahre 1935 erlassenen provisorischen Vorschriften über das Dienstverhältnis der Angestellten und Arbeiter bleiben auch weiterhin in Kraft.

Die Maßnahmen zur systematischen Unfallverhütung wurden weiter ausgebaut. Die relative Unfallhäufigkeit des gesamten Personals der Schweizerischen Bundesbahnen (d. h. die Zahl der Unfälle auf 100 Bedienstete) nahm trotz der im Jahre 1937 eingetretenen Verkehrszunahme weiterhin ab.

E. Bauwesen.

Durch die am 18. Januar 1937 erfolgte Betriebseinstellung auf der Strecke Otelfingen—Niederglatt vermindert sich die Betriebslänge um 13 km auf 3000 km. Die Länge der zweigleisig betriebenen Strecken ist mit 1124 km unverändert geblieben. Die Länge der elektrisch betriebenen Strecken hat sich um 20 km auf 2179 km erhöht.

Neue Bahnen sind im Jahre 1937 nicht gebaut worden. Das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915, das die Bundesbahnverwaltung zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Eisenbahn von Niederwenigen nach Döttingen (Surbtalbahn) verpflichtete, wurde aufgehoben. Als Ersatz für die entfallende Eisenbahn wird im Verkehrsgebiet des Surbtals der bereits früher eingerichtete Postautomobildienst aufrecht erhalten, für welchen die Bundesbahnen etwa eintretende Betriebsdefizite übernehmen müssen.

Auf einer größeren Anzahl von Bahnhöfen wurden anläßlich der Anpassung der Vorsignalabstände an die Bremswege die Klappscheibenvorsignale durch Lichttagessignale ersetzt. Überall da, wo die Einfahrsignale dreibegriffig waren, wurden auch die Vorsignale dreibegriffig ausgestaltet, so daß der Lokomotivführer bereits an der Stellung des Vorsignals erkennen kann, ob die Einfahrt mit oder ohne Ablenkung zu erfolgen hat. Bis zum Ende des Jahres 1937 ist bei allen Vor- und Durchfahrtsignalen das weiße durch das grüne Signallicht ersetzt worden. Die Einführung des elektrischen Streckenblocks und der elektrischen Weichen- und Signalbeleuchtung wurde fortgesetzt.

37 Wegübergänge in Schienenhöhe wurden beseitigt, an fünf weiteren derartigen Übergängen wurden die Schranken durch optisch-akustische Warnsignale, die vom fahrenden Zuge ein- und ausgeschaltet werden, ersetzt.

In der Ausführung begriffen waren u. a. folgende größere Bauten: Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Genf und Neuenburg,

Verlegung der Bahnlinie Wilerfeld—Bern mit gleichzeitigem viergleisigen Ausbau, der Bau zweiter Gleise auf den Strecken Solothurn West—Solothurn Hbf und Emmenbrücke—Sentimatt, Verlegung der Stammlinie und Ersatz der bestehenden eisernen Birsbrücken bei Basel.

Der Bau des auf 65 Millionen Franken veranschlagten Etzel-Kraftwerks bei Pfäffikon (Schwyz) ist in der Hauptsache beendet. Am Ende des Jahres 1937 betrugen die Bauaufwendungen 57,6 Millionen Franken, wovon 13,9 Millionen Franken auf den Grunderwerb entfallen. Es wird daher damit gerechnet, daß die Baukosten innerhalb des Voranschlags bleiben werden.

Seit Baubeginn wurden bis Ende 1937 615 000 Tagewerke geleistet, davon 403 000 durch Arbeitslose, die von den Kantonen Schwyz und Zürich zugewiesen wurden. Der Zementverbrauch während der ganzen Bauzeit betrug 26 900 t. Im ganzen sind, einschließlich der gesamten Werksanlagen, 11,8 km² Grund und Boden erworben worden.

Das Etzelwerk ist als kombinierte Bahn- und Industrieanlage von den Schweizerischen Bundesbahnen und den Nordost-schweizerischen Kraftwerken gebaut worden, wobei die Bundesbahnen mit 55 %, die Nordostschweizerischen Kraftwerke mit 45 % am Aktienkapital von 20 Millionen Franken beteiligt sind. In einem bei Einsiedeln neu angelegten Stausee von 11 km² Größe und 96 Millionen Kubikmeter Stauinhalt, dem Sihlsee, wird das Wasser der Sihl und kleiner Zuflüsse zusammengefaßt und dem Kraftwerk bei Pfäffikon am Zürichsee zugeführt. Je nach der Stauhöhe steht am Turbinenrad ein Gefälle von 480,20 m bis 467,90 m zur Verfügung, die mittlere jährliche Energieerzeugung ist auf 152 Millionen kWh berechnet.

Nachdem am 13. September 1937 die in der Konzession vorgeschriebene Stauhöhe von 892,60 m ü. M. erreicht worden war, wurde am 1. Oktober mit der Energieabgabe an die Nordostschweizerischen Kraftwerke und am 12. Oktober mit derjenigen an die Bundesbahnen begonnen.

F. Fahrzeuge.

Die Zahl der vollspurigen Dampflokomotiven ist von 434 auf 408 gesunken, die Anzahl der vollspurigen elektrischen Lokomotiven ist mit 493 fast unverändert geblieben. Ebenso ist in der Anzahl der vollspurigen Personenwagen (3515) keine Änderung eingetreten, während sich die Anzahl der vollspurigen Güterwagen von 18 219 auf 18 287 erhöht hat. Die Zahl der im Rangierdienst verwendeten Traktoren stieg von 127 auf 136.

Die Ausrüstung der elektrischen Triebfahrzeuge mit der selbsttätigen Zugsicherung, welche das Überfahren der Signale in Haltstellung verhindert, ist beendet. Da auch alle Vorsignale der Strecken mit elektrischem Zugbetrieb entsprechend ausgerüstet sind, kann diese für die Erhöhung der Betriebssicherheit bedeutungsvolle Verbesserung als abgeschlossen betrachtet werden. Sie wurde im Dezember 1935 in Angriff genommen und hat sich ausgezeichnet bewährt.

Um den Aufenthalt der Güterzüge auf den Bahnhöfen zu verkürzen und die Güterbeförderung zu beschleunigen, wurden weitere Bahnhöfe mit Traktoren ausgerüstet, wodurch namhafte Ersparnisse an Lokomotiven und Personal erzielt wurden. *Nitschke.*

Die Mexikanischen Nationaleisenbahnen in den Jahren 1933 bis 1936[1].

Finanzielle Ergebnisse.

Betriebseinnahmen.

Nachdem die Mexikanischen Nationaleisenbahnen (Ferrocarriles Nacionales de Mexico) bis zum Jahre 1932, wie die meisten Eisenbahnen aller Länder, unter der Weltwirtschaftskrise schwer zu leiden gehabt hatten, ist seit dem Jahre 1933 eine stete, zum Teil sprunghafte Aufwärtsentwicklung zu beobachten, die im Jahre 1936 zu einem Hochstand der Einnahmen führte, der bislang in der Geschichte der Mexikanischen Nationaleisenbahnen, also seit dem Jahre 1908. noch nicht zu verzeichnen gewesen ist. Nach dem Ergebnis des Jahres 1932 mit 73½ Millionen Pesos Bruttoeinnahmen stiegen diese in den Berichtsjahren über 81,8, 104,2 und 115,5 im Jahre 1936 auf fast 126 Millionen Pesos. An dieser Aufwärtsentwicklung waren fast alle Einnahmezweige gleichmäßig beteiligt. Über 70 % der Gesamteinnahmen entfallen allein auf den Güterverkehr, der eine entsprechende Zunahme aufweist. Die Zahl der beförderten Tonnen wuchs von 5 Millionen im Jahre 1932 auf fast 9 Millionen im Jahre 1936. Die Zahl der beförderten Personen im öffentlichen Verkehr verdoppelte sich auf 14,4 Millionen im Jahre 1936, während die Einnahmen aus diesem Verkehr von 14,4 auf 22,3 Millionen Pesos, also nur um 55 % zunahmen. Damit hat sich der Einnahmedurchschnitt auf den beförderten Reisenden verschlechtert, während die Einnahme je Personenkilometer leicht anstieg.

Die günstigeren Ergebnisse sind hauptsächlich auf eine Besserung des Handels und geeignete Maßnahmen organisatorischer Art innerhalb der verschiedenen Dienstzweige zurückzuführen.

Beim Güterverkehr wirkten sich eine Belebung der Erzindustrie, eine erhöhte Propaganda in verschiedenen Landesteilen, Erleichterungen im Beförderungsdienst sowie die fühlbare Senkung der Frachtsätze für weite Entfernungen günstig aus, trotzdem sich einer stärkeren Leistungssteigerung ungünstige Wetterverhältnisse entgegensetzten, die mehrfach

[1] Vgl. Karte, Archiv für Eisenbahnwesen, 1933, S. 212.

empfindliche, länger dauernde Unterbrechungen im Verkehr hervorriefen. Auch der verschärfte Kraftwagenwettbewerb wirkte entsprechend dem Ausbau oder der Verbesserung des für den Kraftwagenverkehr geeigneten Straßennetzes ebenso hemmend auf die Einnahmesteigerung wie eine Gesetzesvorschrift, die der Regierung einen Abschlag von 50 % auf die ermäßigten, sogenannten Sondertarife einräumt.

Die Zunahme bei der Zahl der beförderten Personen und den entsprechenden Einnahmen hatte ihre Ursachen in einer für die Eisenbahnbenutzer günstigeren Fahrpreisgestaltung, Verstärkung der Zugfolge und Verbesserung der Fahrpläne, also kurz gesagt, in einem Anreiz für das Publikum, bei Reisen vorzugsweise die Linien der Verwaltung zu benutzen.

Im Expreßgutverkehr, der dem Lastkraftwagenwettbewerb noch unmittelbarer ausgesetzt ist, konnte eine Besserung nur mit Hilfe größter Beweglichkeit und geschicktester Anpassung an die Erfordernisse dieser Versandart erreicht werden. Als schwere Belastung des Expreßgutverkehrs hat sich auch die gesetzliche Verpflichtung der Eisenbahn zur freien Beförderung der Postsendungen ausgewirkt, da hier die Grenzen der reinen Postgutbeförderung oft zum Nachteil der Bahn überschritten werden.

Betriebsausgaben.

Der steigenden Entwicklung der Einnahmen stand in den Berichtsjahren gleichlaufend eine Erhöhung der Ausgaben gegenüber. Die Betriebsausgaben stiegen von 69,3 Millionen Pesos im Jahre 1932 in den Berichtsjahren über 71,7, 76,5 und 89,2 auf 104,5 im Jahre 1936. Wenn der Vomhundertsatz dieser Zunahme hinter dem der Bruttoeinnahmen zurückblieb, so ist dies einer wachsamen Politik der Drosselung aller Ausgaben ohne Schädigung der Belange der einzelnen Dienstzweige zu verdanken. Im Frachtverkehr mußten wegen des stärkeren Verkehrsumfanges und der infolgedessen gestiegenen Zugzahl zwar höhere Kosten übernommen werden. Dafür ermöglichte aber eine bessere Ausnutzung der Anlagen, der Zugkraft und des Personals eine Senkung der Betriebskosten für die Verkehrseinheit. Eine schwere Belastung, die sich auch in den vorstehend aufgeführten jährlichen Ausgaben deutlich widerspiegelt, brachte mit Wirkung ab November 1935 ein Lohnschiedsspruch. Dieser ordnete die zusätzliche Zahlung des siebenten Tages sowie eine Erhöhung der Mindestlöhne der Arbeiter an. Dazu traten noch am 1. Juni 1936 eine Aufbesserung der Gehälter der Angestellten um 8 % sowie schließlich am 1. September neue vertragliche Verpflichtungen, die eine höhere Bezahlung vorsahen und dem ge-

samten Personal einen bezahlten Urlaub von 15 statt von 6 und 10 Tagen gewährten. Auf diese Weise entfielen von der Erhöhung der Betriebsausgaben für das Jahr 1936 gegenüber 1935 in Höhe von 15,3 Millionen Pesos allein 13 Millionen auf die gesteigerten Löhne und Gehälter. Dieser starken Beanspruchung, die zu einer Steigerung der Betriebsausgaben um 17,18 % im Vergleich zu 1935 führte, konnten dann auch die Einnahmen bei einer Zunahme von nur 9,04 % nicht im gleichen Maße folgen. Es war selbstverständlich, daß die verschiedenen Dienstzweige, besonders aber die für die Bahnunterhaltung, sich die günstige Finanzgestaltung zunutze machten, um rückständige Arbeiten nachzuholen und die Anlagen und Einrichtungen zu verbessern oder zu erneuern.

Verkehr und Betrieb.

Die finanzielle Entwicklung der vier Berichtsjahre spiegelt sich auch in den Ergebnissen des Verkehrs und Betriebs wider. Nach dem Niedergang der Einnahmen im Jahre 1932, die in Auswirkung der Weltwirtschaftskrise den tiefsten Stand des letzten Jahrzehnts aufweisen, geht es ständig, zum Teil sprunghaft, aufwärts.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die von 23,8 Millionen Pesos im Jahre 1929, im Jahre 1932 auf 14,4 Millionen gesunken waren, erreichten nach einer leichten Erholung im Jahre 1933 mit 15,4 Millionen im Jahre 1936 schon 24,8 Millionen. Noch stärker prägte sich die günstige Entwicklung beim Güterverkehr aus. Nach einem Rückgang der Einnahmen von 75,3 Millionen im Jahre 1929 auf 50,7 im Jahre 1932 erzielte er 1933 rund 57,7 Millionen, um bis 1936 auf 88,3 Millionen hochzuschnellen. Während der Personenverkehr sich im Jahre 1936 gegenüber 1929 mithin nur um eine Million besser stand, konnte der Güterverkehr einen Mehrertrag von über 13 Millionen abwerfen. Die Betriebslänge der Mexikanischen Nationaleisenbahnen betrug im Personen- wie auch im Güterverkehr 11 285 km, war also um 147 km geringer als im Jahre 1932. Die Betriebseinnahmen je Kilometer Betriebslänge stiegen von 1932 mit 6425 über 7243 im Jahre 1933 auf 11 161 im Jahre 1936. Die Betriebsausgaben gingen in der gleichen Zeit von 6064 über 6348 auf 9262. Da die Aufwärtsentwicklung der Betriebseinnahmen stärker als die der Betriebsausgaben war, wurde das Betriebsergebnis immer günstiger.

Im einzelnen sind noch folgende Ergebnisse der Berichtsjahre bemerkenswert:

Aus dem Güterverkehr: Der Gesamtfrachtverkehr stieg von 6,6 Millionen Tonnen im Jahre 1932 auf zunächst 7,3 Millionen Tonnen im Jahre 1933 und erreichte im letzten Berichtsjahr 10,8 Millionen Tonnen.

Daran war der öffentliche Verkehr mit 5 Millionen, 5,8 und 8,96 Millionen und der Dienstgutverkehr mit 1,6, 1,6 und 1,86 Millionen beteiligt. Die Hauptsteigerung entfiel also auf den gewinnbringenden Verkehr. Ähnlich war die Entwicklung bei den Tonnenkilometern. Nach einer leichten Besserung von 2,7 Milliarden im Jahre 1932 auf 3 Milliarden im Jahre 1933 brachte das letzte Jahr 4,5 Milliarden. Der öffentliche Verkehr war hieran mit 2,1, 2,4 und 3,9 Milliarden beteiligt, während der Dienstgutverkehr nur von 590 Millionen über 591,8 Millionen auf 653 Millionen Tonnenkilometer anstieg. Die Durchschnittsentfernung der beförderten Tonne im öffentlichen Verkehr betrug im Jahre 1933 wie im vorhergehenden 424 km und stieg bis 1936 auf 433 km. Die Durchschnittsentfernung der beförderten Tonne im Dienstgutverkehr lag mit 414 und 419 km nur wenig darunter. Die durchschnittliche Frachtmenge des öffentlichen Verkehrs auf den Zugkilometer, die im Jahre 1932 nur 219 t betragen hatte, stieg in der Berichtszeit auf 261 t und im Gesamtfrachtverkehr von 280 auf 305 t. Die durchschnittliche Frachtmenge des öffentlichen Verkehrs auf den beladenen Wagenkilometer änderte sich nur wenig. Sie stieg von 23 auf 24 t. Im Dienstgutverkehr ging sie sogar von 20 auf 19 t herab. Im Gesamtfrachtverkehr ergaben sich damit 22 bzw. 23 t. Die durchschnittliche Zahl der beladenen Wagen je Zugkilometer hielt sich nach einer kleinen Steigerung im Jahre 1933 auf 15 in der Berichtszeit, wie im Jahre 1932, gleichmäßig auf 14. Die durchschnittlichen Zahlen der leeren Wagen je Zugkilometer sanken von 7 langsam auf 6,7. Damit ergab sich für 1936 auch eine leichte Abnahme der durchschnittlichen Zahlen der Güterwagen je Zugkilometer von 22 auf 20,8. Die durchschnittliche Einnahme je Tonne sank von 10,13 auf 9,85 Pesos, die der Tonnenkilometer blieb mit 0,02 unverändert. Die durchschnittliche Einnahme je Zugkilometer stieg von 5,24 im Jahre 1932 auf 5,94 im letzten Berichtsjahr und die auf 1 km Betriebslänge von 4433 auf 7828 Pesos. Die durchschnittlichen Kosten für die beförderte Tonne sanken dank der Verbesserungen der Einrichtungen und der besseren Ausnutzung der Betriebsmittel von 9,58 Pesos im Jahre 1932 auf 8,30 Pesos im Jahre 1936. Die durchschnittlichen Kosten für den Tonnenkilometer sanken von 0,02 auf 0,019 Pesos. Die durchschnittlichen Kosten für den Zugkilometer zeigten eine leichte Zunahme von 4,96 auf 5 Pesos. Die durchschnittlichen Kosten auf 1 km Betriebslänge stiegen von 4196 auf 6598 Pesos entsprechend den größeren Betriebsleistungen und der Verbesserung der Betriebseinrichtungen und Anlagen.

Aus dem Personenverkehr: Die Zahl der beförderten Reisenden konnte sich in der Berichtszeit mehr als verdoppeln, indem sie

von 7,1 Millionen im Jahre 1932 auf 14,4 Millionen im Jahre 1936 stieg. Wenn die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr in der gleichen Zeit nur von 14,4 auf 24,8 Millionen Pesos anwachsen konnte, so liegt das an den vielen Vergünstigungen, die gewährt werden mußten, um den Kunden gegen den Wettbewerb der anderen Verkehrsmittel auf der Schiene zu halten. Aber auch die Verkürzung der durchschnittlichen Reiseentfernung im öffentlichen Verkehr von 79 auf 69 km, also um mehr als 11 %, sowie die dadurch bedingte verhältnismäßig geringere Zunahme der Personenkilometer des öffentlichen Verkehrs, die sich von 569 Millionen auf 1 Milliarde nicht verdoppeln konnten, trugen zu diesem Ergebnis bei. Die wachsende Entwicklung des Reiseverkehrs brachte trotz Vermehrung der Zugläufe eine wesentliche Verbesserung für die durchschnittliche Besetzung der Züge mit Reisenden, deren Zahl in dem Zeitraum von 1932 bis 1936 von 157 auf 209,5 stieg. Noch günstiger war die Ausnutzung des Wagenparks, da die durchschnittliche Zahl der Reisenden je Personenwagenkilometer von 14 auf 20,2 anwuchs, während die durchschnittliche Zahl der Personenwagen je Zugkilometer nur ganz wenig von 6 auf 6,6 heraufging. Die geschilderte Entwicklung läßt es auch verstehen, daß die durchschnittliche Einnahme auf den Reisenden von 2,02 auf 1,71 Pesos sank, während die durchschnittliche Einnahme auf den Personenkilometer von 0,02 auf 0,025 und die durchschnittliche Einnahme auf den Zugkilometer von 1,74 auf 2,24 Pesos stieg. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen-, Expreßgut- und Gepäckverkehr verbesserten sich um fast 14 Millionen, nämlich von 21,6 auf 35,5 Millionen Pesos, während die Gesamtbetriebsausgaben für den Personenverkehr nur um rund 4½ Millionen, nämlich von 12,7 auf 17,2 Millionen Pesos anwuchsen. Die Verbesserung der betrieblichen Verhältnisse drückt sich in der Senkung der durchschnittlichen Kosten für den beförderten Reisenden von 1,77 auf 1,19 Pesos sowie der durchschnittlichen Kosten für den Personenkilometer von 0,02 auf 0,017 aus.

Aus dem Expreßgutverkehr: Die Einnahmen aus dem Expreßgutverkehr konnten dank der starken Werbemaßnahmen für diesen Verkehr und trotz des bereits geschilderten starken Wettbewerbs einen Auftrieb von 50 % erfahren. Sie stiegen von 7 auf 10,5 Millionen Pesos. Die Ausgaben für diesen Verkehr betrugen rund ebenfalls 10,5 Millionen, lagen abere auch früher schon verhältnismäßig hoch, nämlich im Jahre 1932 auf 6,8 Millionen. Mithin ist auch in diesem Verkehr eine leichte Verbesserung eingetreten. Die Tonnenmenge des öffentlichen Verkehrs ging von 188,5 Tausend auf 298 Tausend Tonnen herauf, während die Tonnenmenge des Dienstgutverkehrs von 2,4 Tausend auf 1,1 Tausend

Tonnen sank. Die Versendung von Dienstgut im Expreßverkehr ist also ganz wesentlich eingeschränkt worden. Die Gesamtzahl der im Jahre 1936 im Expreßgut beförderten Tonnen betrug rund 300 Tausend. Die durchschnittliche Einnahme je Tonne sank von 37,17 Pesos im Jahre 1932 auf 35,11 im Jahre 1936, während die durchschnittlichen Kosten je Tonne von 36,11 auf 35,31 Pesos heruntergingen. Die durchschnittliche Einnahme je Wagenkilometer ging von 0,51 auf 0,53 und die durchschnittliche Ausgabe je Wagenkilometer von 0,49 ebenfalls auf 0,53 herauf, wodurch sich das Ergebnis für den Wagenkilometer erheblich verschlechtert hat.

Unterhaltung der Gleise und baulichen Anlagen.

Der Zustand der Gleise bei den Mexikanischen Nationaleisenbahnen läßt noch immer zu wünschen übrig. Er war Ursache vieler Entgleisungen, durch die die Betriebskosten nicht unerheblich in die Höhe gingen. Als im Jahre 1935 die Zahl der durch schlechte Gleisverhältnisse eingetretenen Betriebsunfälle besonders stark zunahm, mußte die Verwaltung sich ernstlich mit dem Gedanken befassen, nicht nur eine völlige Ausbesserung, sondern zum Teil eine gänzliche Neuverlegung der Gleise mit besserem Material durchführen zu lassen. Mit diesen Arbeiten ist dann auch in allen Bezirken begonnen worden. Auf der Strecke Yurécuaro—Guadalajara wurden zur Verstärkung des Oberbaues die 70-Pfund-Schienen gegen solche von 80 Pfund ausgewechselt. Zur Vervollständigung des Programms im Hidalgo-Bezirk wurde eine Strecke von 4 km gebaut, durch die die Zuführung der Züge des Tula-Zweiges in den Bahnhof Pachuca erleichtert wurde. Die Entwicklung der Stadt Mexiko brachte es mit sich, daß ein Teil der Ringbahn abgebrochen wurde. Um Verbindungen zwischen den Bahnhöfen Peralvillo und San Lázaro einerseits und Nonoalco, Buenavista und Colonia andererseits zu schaffen, wurden einige neue Strecken gebaut, die auch den Bau zweier Brücken über den Gran Canal del Desagüe und den San Lázaro notwendig machten. Infolge der schwereren Bauart neuerer Lokomotiven und der durch den gestiegenen Verkehr stärkeren Beanspruchung der Gleisanlagen haben planmäßige Arbeiten zur Verstärkung des Oberbaues begonnen, die vornehmlich in einer Verbesserung der Beschotterung und der Verlegung schwererer Schienen bestehen. Viele Mühe und Kosten erfordern immer noch die Ausbesserungsarbeiten der durch Witterungseinflüsse, besonders Wolkenbrüche, verursachten Schäden an den Bahnanlagen, so daß man stellenweise sogar dazu übergegangen ist, vorbeugende Schutzanlagen gegen unerwartet auftretende starke Wassermassen zu schaffen. Da die Schwellentränkung sich in einer Verlängerung der Lebensdauer

der Schwellen ausgewirkt hat, wurden die Tränkungsanlagen vermehrt und neuzeitlich ausgebaut. Im Jahre 1933 konnte gegenüber 1932 über ½ Million Schwellen im Verbrauch eingespart werden (2,3 gegen 2,8 Millionen). Um die Tränkung, die vornehmlich mit Hilfe von Kreosot durchgeführt wird, besonders wirksam zu machen, wurden die Schwellen vorher bearbeitet, d. h. mit Bohrlöchern und den notwendigen Auskehlungen für die Verlegung der Schienen versehen. Zum besseren Schutz des Holzes in den Gleisen wurden 2,3 Millionen Unterlagsplatten eingebaut.

Die Witterungsschäden machen laufend viele Ausbesserungen an den Brücken notwendig. Daneben mußte aber mit Rücksicht auf den erhöhten Achsdruck der neuzeitlichen Lokomotiven auch eine Reihe von Verstärkungsarbeiten durchgeführt werden. Bei vielen Brücken wurde damit begonnen, die provisorische Ausführung durch eine endgültige, d. h. festere, zu ersetzen. Von einer Anführung einzelner Bauvorhaben kann im Hinblick darauf, daß es sich um gewöhnliche Eisenbahnbrücken oder um Über- oder Unterführungen handelt, hier abgesehen werden.

Im Jahre 1933 wurden die Pläne für den Bau zweier neuer Strecken von Ejutla nach Chacahua und von Ejutla nach Santa Cruz Huatuclo von rund 200 bzw. 270 km entworfen. Der Bau der ersteren wurde Oktober 1935 nach Fertigstellung von 20 km unterbrochen, um dafür mit der Herstellung einer Verbindung von Ixcaquixtla nach Boqueron del Rio Mixteco zu beginnen, um das Erzgebiet von Consuelo zu erschließen. Die von Ixcaquixtla ausgehende Linie wird in einem Ort an der Pazifikküste enden. Die Gründung einer Nationalen Holzgesellschaft zur Ausbeutung des Holzreichtums im Durango-Staat nötigte die Nationaleisenbahnen, den Bau einer 120 km langen Strecke vorzusehen, die nur dem Zwecke dienen soll, Schwellen und Hölzer für ihren Dienstgebrauch von Aquascalientes und San Luis Potosi nach dem Norden ihres Eisenbahnnetzes zu schaffen. Für dieses Bauvorhaben ist ein Kostenanschlag von 4 Millionen Pesos vorgesehen, die mit 25 Centavos je Schwelle bei einem jährlichen Verbrauch von 750 000 Schwellen in 21½ Jahren von der Nationalen Holzgesellschaft getilgt werden sollen. Im Mai 1934 erwarb die National-Eisenbahngesellschaft die Bahnlinie von El Higo nach Sebastopol, die dem Südostbezirk des Netzes zugeteilt wurde. Im Jahre 1936 wurde der Bahnhof Tampico, dessen Bau sich über mehrere Jahre erstreckte, fertiggestellt. Der Bau des großen Zentralpersonenbahnhofs[1] in Stadt Mexiko wurde in Angriff genommen, desgleichen die Errichtung eines neuzeitlichen Hospitals in der Hauptstadt.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 408.

Personal.

Den Bestand an Personal und die für 1933 und 1936 aufgewendeten Dienstbezüge veranschaulicht folgende Übersicht:

	Zahl		Dienstbezüge (in Tausenden Pesos)	
	1933	1936	1933	1936
Vorstand und leitende Direktoren	9	7	322,3	211,2
Sonstige leitende Beamte	76	120	834,7	1 196,3
Ausländische Agenturen	28	30	249,5	261,5
Verwaltungsdienst	2 403	2 531	7 130,9	9 708,5
Bauabteilung:				
Ingenieure nebst Angestellten	166	260	482,0	684,2
Sonstige Bedienstete	10 479	11 881	7 216,2	10 020,6
Maschinentechnische Abteilung:				
Ingenieure und Vorarbeiter	203	293	875,0	1 271,5
Sonstige Bedienstete	8 377	12 563	11 013,9	18 245,1
Betriebs- und Verkehrsabteilung:				
Betriebs- und Verkehrsleiter	33	43	304,6	288,1
Dispatcher	103	98	471,0	729,2
Sonstige Bedienstete	8 514	11 114	17 118,8	26 729,8
Expreßgutabteilung:				
Agenten	34	45	127,3	166,9
Sonstige Bedienstete	1 231	1 738	1 824,3	2 878,1
	31 656	40 723	47 970,5	72 391,0

Der Personalbestand von 1933 war gegenüber 1932 nur unwesentlich verändert. Dagegen spiegelt sich in der Zunahme bis 1936 der wirtschaftliche Auftrieb des Unternehmens wider. Der prozentual stärkere Auftrieb der Personalkosten ist durch die Besoldungsmaßnahmen zu erklären, auf die bereits in dem Abschnitt über die finanziellen Ergebnisse hingewiesen worden ist. Bemerkenswert ist noch eine Entscheidung der Verwaltung aus dem Jahre 1936, durch die den Bediensteten die Möglichkeit genommen wurde, mehr Bezahlung dadurch zu erlangen, daß sie während ihrer Urlaubszeit weiterarbeiteten. Das Personal muß jetzt auf Urlaub gehen, da der Sinn der Urlaubsgewährung darin liegt, dem Bediensteten Gelegenheit zur Erholung zu geben, die ihn für seine weitere Tätigkeit widerstandsfähig machen soll. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Ausbau der Wohlfahrtseinrichtungen und der Schaffung sanitärer Einrichtungen geschenkt. So stieg z. B. die Zahl des im bahnärzt-

lichen Dienst stehenden Personals von 268 im Jahre 1932 auf 422 im Jahre 1936, also um 57 %. In der Berichtszeit wurden 8 Ambulanzwagen beschafft, die bis dahin bei den Mexikanischen Nationaleisenbahnen überhaupt noch nicht vorhanden waren.

Fahrzeugbestand.

Der Fahrzeugbestand der Gesellschaft am Schluß der Berichtsjahre 1933 und 1936 war folgender:

	1933	1936
Güterwagen-Normalspur:		
G-Wagen	5 479	6 297
Viehwagen	731	908
O-Wagen	2 083	2 125
Kokswagen	132	121
Plattformwagen	1 059	951
Behälterwagen	1 424	1 472
Sonstige Wagen	389	390
Zusammen	11 297	12 264
Personen-Normalspur:		
Personenwagen	340	416
Gepäck-, Post- und Expreßgutwagen	127	266
Zusammen	467	682
Triebwagen-Normalspur	5	6
Güterwagen-Schmalspur:		
G-Wagen	1 603	1 743
Viehwagen	195	161
O-Wagen	80	73
Plattformwagen	232	213
Behälterwagen	118	118
Sonstige Wagen	55	49
Zusammen	2 283	2 357
Personen-Schmalspur:		
Personenwagen	90	125
Gepäck-, Post- und Expreßgutwagen	26	26
Zusammen	116	151
Triebwagen-Schmalspur	3	3
Lokomotiven:		
Normalspur	757	750
Schmalspur	96	96
Zusammen	853	846

Da sich der Fahrzeugbestand in den Berichtsjahren mit Ausnahme der Personenwagen nur wenig geändert hat, ergab sich eine bessere Ausnutzung besonders des Güterwagenparks, wie sich dies auch in verschiedenen Kennziffern des Abschnitts über Verkehr und Betrieb kennzeichnet. Der Rückgang bei den Lokomotiven, der gegenüber 1932 über 100 beträgt, läßt auf die ständig steigende Verwendung stärkerer Maschinen mit erheblich größerer Nutzleistung schließen.

Verstaatlichung der Mexikanischen Nationaleisenbahnen.

Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß die Mexikanischen Nationalbahnen mit Rücksicht auf ihre lebensnotwendigen Aufgaben für den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt des Landes mit dem 1. Juli 1937 verstaatlicht worden sind[1].

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Novemberheft 1937, S. 1549/50.

Pausin.

Kosten des Verkehrs in England.

Von
Geh. Regierungsrat **Wernekke** in Berlin-Zehlendorf.

In allen Ländern mit hochentwickeltem Wirtschaftsleben machen die Kosten für die Verteilung der erzeugten und verbrauchten Güter einen sehr erheblichen Teil des Umsatzes aus, und auch die Beförderung der Menschen von Ort zu Ort und innerhalb der Räume, wo sie nicht mehr zu Fuß gehen können, fällt bei den Beträgen, die alljährlich umgesetzt werden, schwer ins Gewicht. Genaue Angaben über die Beträge, die im Laufe eines Jahres für die Beförderung von Menschen und Gütern, also für den Verkehr, aufgewendet werden, lassen sich wohl kaum machen, aber es ist verdienstlich, daß ein Mitarbeiter der Zeitschrift Modern Transport Schätzungen, die er gut begründet, über diese Aufwendungen in England gemacht hat. Es soll diese Arbeit nicht herabsetzen, wenn hier gesagt wird, es kommt ja gar nicht auf Genauigkeit an, es ist vielmehr ausreichend, über die Größenordnung dieser Aufwendungen unterrichtet zu sein. Die englischen Schätzungen könnten den Weg weisen, auf dem ein Statistiker zu ähnlichen Ergebnissen für Deutschland kommen könnte, und es sei daher hier aus den englischen Darlegungen einiges mitgeteilt.

Das Jahreseinkommen des englischen Volkes wird auf Grund sorgfältiger Ermittelungen zu 5200 Mio Pfd. angegeben. Hiervon werden etwa 500 Mio Pfd. gespart und nutzbringend angelegt, und 1100 Mio Pfd. erhebt der Staat an Steuern und Abgaben. Die Ausgaben für die Beförderung von Gütern und Menschen, also für den Verkehr, haben in den letzten Jahren stark zugenommen, und sie betragen, wie nachstehend dargelegt werden wird, zur Zeit etwa 614 Mio Pfd. oder 12 % des gesamten Volkseinkommens. Damit machen sie, abgesehen von den schon erwähnten Steuern und Abgaben, den größten Posten unter den verschiedenen Arten von Ausgaben aus. Die neuen Verkehrsmittel haben eine weitgehende Freizügigkeit nicht nur für den Menschen, sondern auch für zahlreiche gewerbliche Betriebe geschaffen; der werktätige Mensch kann heute in erheblicher Entfernung von seiner Arbeitsstätte wohnen, und die Gütererzeugung ist heute nicht mehr in dem Maße wie früher gezwungen, ihre Anlagen entweder in der Nähe der Stätten zu errichten, wo ihre Rohstoffe gewonnen werden, oder in der Nähe der Orte, wo ihre Erzeugnisse verbraucht werden. Die Beförderung der Roh-

stoffe zur Verarbeitung und der Erzeugnisse zum Verbraucher macht heute keine Schwierigkeiten, namentlich soweit es sich um Gegenstände von niedrigem Gewicht und höherem Wert handelt, und eine Ausnahme machen nur die schweren Massengüter, bei denen die Kosten des Versands im Verhältnis zu ihrem Wert hoch sind. Zu den wirtschaftlichen Zwecken dienenden Reisen kommen aber noch die Vergnügungs- und Erholungsreisen, deren Zahl, gefördert durch verbesserte Reisemöglichkeiten, dauernd zunimmt, und da das Schlagwort „Verkehr erzeugt Verkehr" zweifellos richtig ist, müssen auch die Verkehrsausgaben zunehmen, und es ist kein Wunder, daß sie in einem so verkehrsreichen Lande wie England ungefähr ein Achtel der Jahresausgaben ausmachen.

Wenn ein Volk 614 Mio Pfd. für Verkehrszwecke aufwendet, so heißt das, daß auf der anderen Seite die eigentlichen Verkehrsunternehmen und die im weitesten Umfang am Verkehr beteiligten Kreise 614 Mio Pfd. einnehmen. Damit sind aber deren Einnahmequellen noch nicht erschöpft. Zu den Einnahmen von England, Irland und Schottland trägt die überseeische Schiffahrt noch 95 Mio Pfd. bei, so daß die Einnahmen der Verkehrsunternehmen um diesen Betrag höher sind als die Aufwendungen, die diese vereinigten Länder für den Verkehr machen.

Die Ausgaben für den Personenverkehr setzen sich wie folgt zusammen:

	Betrag in Mio Pfd.	Anteil in %	Anteil in % von der Gesamtzahl
Öffentliche Verkehrsmittel			
Ferneisenbahnen	55,8	32,9	
Londoner Schnellbahnen	19,6	11,6	
Sämtliche Eisenbahnen	75,4	44,5	
Omnibusse	64,2	37,9	
Straßenbahnen	18,6	11,0	
Fahrdrahtomnibusse	3,8	2,2	
Droschken und Mietwagen	7,0	4,1	
Sämtliche Straßenverkehrsmittel	93,6	55,2	
Luftverkehr	0,5	0,3	
Sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel	169,5	100,0	51,9
Private Verkehrsmittel			
Kraftwagen	134,0	85,3	
Krafträder	8,0	5,1	
Fahrräder	15,0	9,6	
Sämtliche privaten Verkehrsmittel	157,0	100,0	48,1
Gesamter Personenverkehr	326,5		100,0

Die Zahlen für den öffentlichen Personenverkehr lassen sich ohne erhebliche Schwierigkeiten und mit weitgehender Genauigkeit aus den amtlichen Veröffentlichungen der Verkehrsunternehmen gewinnen. Eine Ausnahme macht nur der Verkehr der Droschken und der Mietwagen, die zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu zählen sind, die aber nur einen unbedeutenden Beitrag zu den Gesamtaufwendungen für den Verkehr liefern. Es ist angenommen, daß für jedes solche Fahrzeug jährlich 190 Pfd. eingehen.

Schwieriger ist es, die Aufwendungen für die Privatfahrzeuge zu ermitteln; hier ist man ausschließlich auf Schätzung angewiesen. Der Ermittelung ist ein Aufwand von 90 Pfd. jährlich für Privatkraftwagen, 20 Pfd. für Krafträder und 1 Pfd. 10 Sh. für Fahrräder angesetzt.

Bei den in der Zusammenstellung enthaltenen Zahlen ist bemerkenswert, daß die Aufwendungen für die Benutzung der privaten Verkehrsmittel nur wenig hinter denen für das Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückbleiben; auf die erstgenannten entfallen 51,9 % des Gesamtaufwandes, auf die letztgenannten 48,1 %. Freilich darf man dabei nicht außer acht lassen, daß die Verkehrsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel sehr erheblich höher sind als die der privaten, aber die öffentlichen Verkehrsmittel vermögen eben ihre Fahrgäste mit weit geringeren Kosten, auf den einzelnen Fahrgast bezogen, zu befördern, als die privaten Verkehrsmittel, allerdings mit Ausnahme des Fahrrads, dessen Verwendbarkeit aber an gewisse räumliche Grenzen gebunden ist. Der private Verkehr spielt sich ausschließlich auf der Straße ab, und sein Anteil wird zweifellos in Zukunft noch wachsen, wie er in den letzten Jahrzehnten durch die zunehmende Verbreitung des Kraftwagens stark zugenommen hat.

Vom öffentlichen Verkehr spielen sich 44,5 %, an den Aufwendungen gemessen, die die Benutzer machen, auf Schienen der Bahnen mit eigenem Bahnkörper ab, und 55,2 % entfallen auf die Straßenverkehrsmittel. Auch hier darf man bei Würdigung dieser Zahlen das Verhältnis zwischen Verkehrsleistungen und Preis nicht außer acht lassen, wenn auch hier der Unterschied in dem auf die Einheit der Verkehrsleistungen entfallenden Preis nicht so groß ist wie zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ganz unbedeutend — 0,3 % — ist heute noch der Anteil des Flugverkehrs an den Aufwendungen, die für das Reisen gemacht werden, und wenn man beachtet, daß hier die Kosten für die einzelne Reise verhältnismäßig hoch sind, so erkennt man, daß seine Beteiligung am Verkehr, an der Verkehrsleistung gemessen, noch mehr zurücktritt.

Die Binnenschiffahrt ist beim Personenverkehr ganz außer acht gelassen; sie würde wahrscheinlich schwer zu erfassen sein, und ihre Berücksichtigung würde zu dem Ergebnis führen, daß ihre Verkehrsleistungen auf diesem Gebiet schon gering sind, daß aber die Aufwendungen dafür geradezu verschwindend niedrig sind.

Unsere Quelle beklagt, daß es nicht möglich ist, die Reisen, die, wie sie es nennt, persönlichen Zwecken dienen, also die Vergnügungs-, Erholungs- und ähnlichen Reisen, für die der Reisende selbst die Kosten trägt, von den Geschäftsreisen, deren Kosten also Geschäftsunkosten sind, zu trennen, spricht aber die Überzeugung aus, daß die persönlichen Reisen die Geschäftsreisen weit übertreffen, und das mag besonders für die heutige Zeit gelten, wo der hochentwickelte Post- und namentlich Fernsprechverkehr manche Reise, die früher wegen Schwierigkeiten der Nachrichtenübermittelung nötig war, entbehrlich gemacht hat.

Für die Aufwendungen, die durch den Güterverkehr verursacht werden, macht unsere Quelle die nachstehenden Angaben:

	Betrag in Mio Pfd.	Anteil in %	Anteil in % von der Gesamtzahl
Öffentliche Verkehrsmittel			
Eisenbahnen	106,8	62,9	
Omnibusse und Straßenbahnen	0,4	0,2	
Lastkraftwagen	48,0	28,3	
Bespannte Fahrzeuge	4,6	2,7	
Landverkehr ohne Eisenbahnen	53,0	31,2	
Küsten- und Binnenschiffahrt	10,0	5,9	
Gesamter öffentlicher Verkehr	169,8	100,0	59,1
Privatverkehr			
Lastkraftwagen	107,0	91,0	
Bespannte Fahrzeuge	10,6	9,0	
Gesamter Privatverkehr	117,6	100,0	40,9
Gesamter Güterverkehr	287,4		100,0

Die Ermittelung der für den Verkehr mit Gütern aufgewendeten Kosten ist erheblich schwieriger als die entsprechende Ermittelung für die Beförderung von Personen. Für den Güterverkehr der Eisenbahnen liegen natürlich ausreichende amtliche Veröffentlichungen vor. Sie umfassen nicht nur die Beförderung von Fracht- und anderem Gut in Güterzügen, also den eigentlichen Güterverkehr, sondern auch den Paket-

verkehr der Eisenbahnen, der mit Personenzügen bedient wird. Er hat einen ziemlich erheblichen Umfang, was damit zusammenhängt, daß der Postpaketverkehr in England bis vor kurzem von untergeordneter Bedeutung war und erst neuerdings von der Postverwaltung mehr gepflegt wird; er steht aber immer noch hinter dem Paketverkehr der Eisenbahnen an Bedeutung zurück, und das ist vermutlich auch der Grund, weshalb er in der Zusammenstellung nicht erscheint. Möglicherweise ist er auch im Güterverkehr der Eisenbahnen enthalten, denn die Beförderung der Postpakete ist in England ebenso wie anderwärts Sache der Eisenbahn. Auffallen muß, daß im öffentlichen Güterverkehr die Omnibusse und Straßenbahnen erscheinen. Ihr Anteil ist zwar nur gering, aber daß sie überhaupt in die Zusammenstellung aufgenommen worden sind, zeigt, daß dieser Zweig des Güterverkehrs nicht unbeachtlich ist. Unter den pferdebespannten Fahrzeugen, die den Güterverkehr bedienen, werden an erster Stelle diejenigen der Eisenbahnen stehen, die ihren Rollverkehr immer noch in erheblichem Umfang mit Pferden bedienen, wenn sie natürlich dazu auch Lastkraftwagen in stets zunehmender Zahl benutzen. Beim Personenverkehr erscheint das pferdebespannte Fahrzeug überhaupt nicht; es ist also auf diesem Zweig des Verkehrslebens erledigt.

Bei Ermittelung der Aufwendungen für den Güterverkehr, soweit er mit Kraftwagen bedient wird, ist man lediglich auf Schätzungen angewiesen. Die Zahl der Lastkraftwagen ist bekannt, und da ihre Benutzung in England genehmigungspflichtig ist und die Genehmigung in verschiedener Form erteilt wird, je nachdem ob sie dem öffentlichen Verkehr dienen sollen oder nur Güter ihres Eigentümers befördern sollen, ist auch ihre Verteilung auf den öffentlichen und den privaten Verkehr bekannt. Die jährlichen Aufwendungen für einen Lastkraftwagen sind zu 350 Pfd. angesetzt worden, und auf dieser Grundlage sind die Zahlen in der Zusammenstellung ermittelt. Zwar werden die Leistungen der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kraftwagen größer sein als die der nur im Verkehr ihrer Eigentümer stehenden, dafür werden aber die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs auch dazu benutzt, Güter ihrer Eigentümer zu befördern. Der dadurch bewirkte Ausgleich läßt es zulässig erscheinen, die Jahreskosten für beide Arten von Wagen gleich, und zwar mit dem angegebenen Wert von 350 Pfd., anzusetzen.

Über die Zahl der in England von anderen Kreisen als der Landwirtschaft benutzten Pferde liegen als letzte Angaben diejenigen einer Zählung aus dem Jahre 1931 vor. Verkehrszählungen, die seitdem angestellt worden sind, haben ergeben, daß der Verkehr mit pferdebespannten Fahrzeugen mittlerweile um 27 % zurückgegangen ist, und

dementsprechend ist die Zahl der vorhandenen Pferde um den gleichen Satz vermindert angenommen worden. Die Kosten eines Pferdegespanns sind mit 200 Pfd. jährlich angesetzt worden.

Bei der Küsten- und Binnenschiffahrt ist einerseits der Betrag von 5 Sh. als Frachtgebühr für die Tonne in der Küstenschiffahrt angesetzt worden, und andererseits ist der Betrag, der für die Beförderung einer Tonne auf den Kanälen der Eisenbahn erhoben worden ist, als allgemein gültig angenommen worden. Der Umfang des Küstenschiffahrtverkehrs ist bekannt, ebenso der des Verkehrs auf den Kanälen. Unter diesen nehmen diejenigen der Eisenbahnen eine solche Stelle ein, daß sie sehr wohl als maßgebend für das Gesamtbild gelten können.

Das Verhältnis der Aufwendungen für den öffentlichen und der für den privaten Güterverkehr ist etwas anders als das entsprechende Verhältnis für den Personenverkehr. Während es dort 51,9 : 48,1, also mit großer Annäherung 1 : 1 war, ist es hier 59,1 : 40,9, also mit noch etwas größerer Annäherung 3 : 2. Im öffentlichen Güterverkehr nehmen die Eisenbahnen mit 62,9 % noch mehr eine überragende Stelle ein als im Personenverkehr. Der Anteil der Straße ist 31,2 %, also nur halb so groß, und der Verkehr zu Wasser mit 5,9 % tritt gegenüber beiden stark zurück. Die Zahl der Lastkraftwagen, die zur Bedienung des Verkehrs ihrer Eigentümer zugelassen worden sind, hat in der letzten Zeit stark zugenommen, und eine Sättigung ist in dieser Beziehung noch nicht eingetreten. Der Anteil der Straße wird daher voraussichtlich in Zukunft wachsen.

Die vorstehend aufgeführten Zahlen beruhen, wie bei den einzelnen Posten bereits angegeben, zum Teil auf Schätzungen und können daher keinen Anspruch darauf erheben, vollständig genau zu sein. Das muß auch der Verfasser der hier besprochenen Abhandlung zugeben. Darauf kommt es aber auch nicht an. Sie vermitteln jedenfalls ein anschauliches Bild der einschlägigen Verhältnisse, das durch kleine Verschiebungen nicht verändert werden würde. Wesentlich ist, wie schon eingangs erwähnt, daß man sich einmal ein Bild von der Größenordnung der in Frage kommenden Zahlen und von ihrem Verhältnis zueinander machen kann. Die Gesamtzahl der Aufwendungen, die in England für Verkehrszwecke gemacht werden, 614 Mill. Pfd., ist schon eine ungeheuere Zahl; bei ihrer Würdigung muß aber auch noch die Einheit beachtet werden, in der sie ausgedrückt ist, das Pfund, das zwar börsenmäßig abgesunken ist, im inneren Verkehr von England— und nur der kommt hier in Frage — immer noch 20 Shilling wert ist.

Kleine Mitteilungen.

Weltkraftkonferenz, Teiltagung Wien 1938. Von 50 der Weltkraftkonferenz angehörenden Staaten haben 37 Nationen Vertreter zu der in der Zeit vom 25. August bis 2. September stattfindenden Teiltagung nach Wien entsandt. Ihr Thema:

Die Energieversorgung der Landwirtschaft, des Gewerbes, der Haushalte, der öffentlichen Beleuchtung und der elektrischen Bahnen

ist wie kaum eines der früheren Konferenzthemen für die breiteste Öffentlichkeit wichtig, da die genannten Gruppen praktisch alle Energieverbraucher umfassen und die Behandlung der aufgeworfenen Fragen grundsätzlich weder vom technischen Standpunkt noch von der Erzeugung aus, sondern unter dem Gesichtspunkt der Bedürfnisse der verschiedenen Verbraucher selbst geschieht. Die Fragestellung lautet also: Welche Möglichkeiten bieten die verschiedenen Energiearten — feste und flüssige Brennstoffe, Elektrizität, Gas, Wasser- und Windkraft — den einzelnen Verbrauchern? Welche Entwicklungsmöglichkeiten bestehen insbesondere hinsichtlich einer stetigen Verbesserung der Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Billigkeit der Deckung des Energiebedarfes?

Diese Fragestellung hat lebhaften Widerhall gefunden. 23 Länder haben insgesamt fast 200 Berichte zur Tagung eingereicht. Am stärksten vertreten ist naturgemäß Deutschland mit 500 Teilnehmern. Die größte ausländische Delegation vertritt England mit 70 Köpfen, dann folgen Frankreich mit 49, Schweden mit 39, die Tschechoslowakei mit 28, Italien mit 27 Delegierten. Insgesamt sind 37 Nationen in Wien vertreten.

Der an der Teilnahme verhinderte Präsident der Gesamtorganisation der Weltkraftkonferenz, Professor W. F. Durand — der Nachfolger in diesem Amt von Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller — wird durch den Vorsitzenden des Internationalen Hauptausschusses, Sir Harold Hartley, vertreten. Die Wiener Teiltagung steht unter der Schirmherrschaft des Ministerpräsidenten Generalfeldmarschalls Göring und zählt zu ihrem Ehrenpräsidium die Reichsminister Darré, Dorpmüller, Funk, den Generalinspektor Todt, ferner Reichsstatthalter Seyß-Inquart, die Minister Fischböck und Rheinthaller, die Gauleiter Bürckel und Globocnik und Bürgermeister Neubacher. Vorsitzender der Konferenz in Wien ist Sektionschef a. D. Ing. R. Reich.

Am 25. August wurde die Teiltagung in Wien von Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller feierlich eröffnet. Einleitend verlas er die Willkommengrüße von Ministerpräsident Göring, die folgenden Wortlaut hatten:

„Den Teilnehmern an der Wiener Tagung der Weltkraftkonferenz übermittle ich aufrichtige Grüße. Ich wünsche Ihrer dem Aufbau und der Verwertung der nationalen und internationalen Energiequellen dienenden Arbeit vollen Erfolg. Die Planungen besonders in der deutschen Ostmark zeigen, welche Bedeutung das Reich der Energiewirtschaft beimißt. Ihre zwischenstaatliche Förderung durch die Weltkraftkonferenz begrüße ich lebhaft."

Anschließend führte Reichsverkehrsminister Dorpmüller folgendes aus:

„Ich überbringe Ihnen diese Willkommgrüße mit um so größerer Freude, als mich mit einem großen Teil von Ihnen schon engere Bande verbinden, die ich als Präsident der Haupttagung der Weltkraftkonferenz 1936 in Washington knüpfen konnte. Alle Freunde jener unvergeßlichen Tagung, aber auch alle erstmalig in unserem Kreise weilenden Gäste von nah und fern heiße ich auf deutschem Boden herzlich willkommen!

Sie tagen in Wien, in der Stadt, die mit der Ostmark als deren bedeutendste Stadt nun wieder mit dem Altreich Deutschland seit einigen Monaten verbunden ist. Sie werden verstehen, daß diese Wiedervereinigung für das kleine Österreich große Veränderungen, auch auf wirtschaftlichem und auf dem Verkehrsgebiete, mit sich gebracht hat, die auch für Sie als Männer der Elektrizitätswirtschaft von großer Bedeutung sind. Das Land war zu klein, um die in ihm ruhenden Energiequellen der Natur auszunutzen, denn es fehlte der Bedarf. Auf der anderen Seite stand das große Altreich, das Not litt an elektrischen Stromquellen. Es ist selbstverständlich, daß nunmehr sofort an die Ausnutzung der Wasserkräfte herangegangen wird. Die Stromschnellen und Untiefen der Donau sollen verschwinden und nicht nur den so dringend benötigten elektrischen Strom liefern, sondern auch der Schiffahrt verbesserte Wege bieten.

Die Wildbäche der Alpen sollen, statt Wiesen und Dörfer zu überschwemmen, Kraftstationen treiben und helfen, die Arbeitslosigkeit zu bannen, die über den unglücklichen Bewohnern ihre furchtbare Geißel schwang. Gewiß, diese Kraftquellen halten nicht den Vergleich aus mit den unerschöpflichen Wasserkraftvorräten Skandinaviens, der Schweiz oder der Vereinigten Staaten. Ihre Fertigstellung kann auch nicht den Eindruck erwecken wie jener Augenblick, in dem im Jahre 1936 Präsident Roosevelt durch einen Druck auf den elektrischen Knopf über Hunderte von Meilen hinweg im fernen Arizona die nach Millionen zählenden Kilowatt des Boulder Damms auslöste und uns das Sausen der fernen Turbinen im Lautsprecher hören ließ. Wir haben keinen Boulder Damm, keinen Mississippi und keine Niagarafälle. Das, was dort die Natur freimütig spendet, muß hier bei uns durch geistige Anspannung und rastloses Schaffen in zähem Kampf der Natur abgerungen werden. Aber hier wie dort bedeuten diese Bauten die Freigabe unerschöpflicher Kräfte zum Nutzen und Segen von Hunderttausenden von Menschen. So werden auch wir durch den planmäßigen Ausbau der Alpenwasserkräfte diese deutschen Lande hier anschließen an die große Kraftwirtschaft des übrigen Reiches und damit Kräfte, die infolge der unglücklichen staat-

lichen Verkleinerung bisher brach lagen, nutzbar machen für die gesamte deutsche Wirtschaft.

Wir haben dafür gesorgt, daß aufschlußreiche Besichtigungen Sie über alle unsere Arbeiten unterrichten werden. Sie werden sich selbst davon überzeugen können, daß wir in Vorarlberg, am Inn und an der Donau planen und bauen. Wir werden nach besten Kräften versuchen, Ihnen unsere Absichten, Vorhaben und Methoden klar darzustellen und vorzuführen. Aber über das hinaus, was wir Ihnen bieten können, wird diese internationale Tagung, wie alle bisherigen, ihren großen Wert dadurch gewinnen, daß die Fachleute aller Länder ihre Erfahrungen und ihr Wissen kundtun und so durch den gegenseitigen Austausch diese Tagung und diese Zusammenkunft befruchten. Deswegen kam ja dieser große Kreis der Energiewirtschaftler aller Länder hier zusammen. Die völkerverbindende Kraft der Technik hat sie zusammengerufen.

Ich hoffe, Ihr Besuch wird Ihnen das deutsche Volk in seinem Fleiß und seiner Arbeit zeigen. Fleißiger Völker größtes Glück und Gut ist aber der Frieden. Möge Ihnen diese Tagung auch den guten Willen unseres Volkes beweisen, mit allen Völkern im Einvernehmen zu leben und den Geist völkerverbindender Zusammenarbeit zu stärken. In diesem Geiste wünsche ich ihr den besten und segensreichsten Erfolg!"

Begrüßungsworte sprachen namens des Deutschen Nationalen Komitees Dr. H. Schult, namens des Internationalen Hauptausschusses Sir Harold Hartley und im Auftrage der Wiener Teiltagung Sektionschef Reich. Außerdem nahm die Konferenz während der Eröffnungsfeier Ansprachen von Ing. Niebuhr für Argentinien, M. Ch. Malégarie für Frankreich, Prof. Ing. G. Vallaun für Italien, Ing. L. Tolloczka für Polen und Generaldirektor G. Malm für Schweden entgegen.

Unter den Beiträgen beanspruchen 19 Berichte über die Energieversorgung der elektrischen Bahnen besonderes Interesse.

Es sind diejenigen kennzeichnenden Eigenschaften des elektrischen Bahnbetriebes in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht behandelt, die den Energieverbrauch und die Art betreffen, in der diese Energie, abweichend von anderen Kraftbetrieben, Wärme- und Beleuchtungsanlagen, abgenommen wird. Besondere Beachtung verdienen der elektrische Bahnbetrieb im Rahmen des Gesamtenergiehaushaltes eines Landes, das Verhältnis zwischen mittlerer und Höchstleistung und seine Schwankungen, das Parallelarbeiten zwischen Bahnkraftwerken, die Energiespeicherung, weiter der Einfluß der Bahnbelastung auf die die Bahnen speisenden allgemeinen elektrischen Netze und auf die Zahl und Bemessung der Kraftwerkseinheiten; endlich sind hier die besonderen bei Bahnen verwendeten Tarifformen und die Energiepreise und -selbstkosten für Bahnstrom von Interesse.

Im Anschluß an die Beratungen führen achttägige Konferenzreisen die ausländischen Gäste in die schönen österreichischen Lande, um ihnen die Besichtigung unserer Energieversorgungsanlagen zu vermitteln.

Dr. Hardt.

Internationale Verkehrsausstellung 1940. Unter dem Präsidium von Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller. Erstes Werbematerial, verteilt auf dem Empfang der in- und ausländischen Presse im Hotel Kaiserhof, Berlin, am 23. Juni 1938.

In einer selbst für den heutigen verwöhntesten Geschmack besonders kostbaren und anziehenden Ausstattung legt die Internationale Verkehrsausstellung ihr erstes Werbematerial, insbesondere ein in großem Albumformat gehaltenes Programmheft mit künstlerisch hervorragenden Bildern der Stadt Köln und der künftigen Ausstellung vor. Diese Verkehrsausstellung, die von Mai bis Oktober 1940 stattfinden soll, ist schon in ihren äußeren Voraussetzungen eine Veranstaltung besonderer Natur und ein über das durchschnittliche, rein deutsche Verkehrsmaß hinausgehendes Unternehmen. Es ist die erste Ausstellung, die im formellen Einverständnis mit dem im Jahre 1928 gegründeten, 28 Weltstaaten umfassenden Internationalen Ausstellungsbüro in Paris auf deutschem Boden abgehalten wird. Die Ausstellung ist durch die Internationale Handelskammer empfohlen und schließlich durch den Ausstellungs- und Messeausschuß der deutschen Wirtschaft als begrüßenswert in förmlicher Resolution ausdrücklich erklärt worden. Vor allem aber hat der Führer und Reichskanzler die Ausstellung in besonderem Maße ausgezeichnet, nicht nur dadurch, daß er als Reichskommissar Herrn Dr. Maiwald bestimmt hat — der gemäß Artikel 15 der Internationalen Ausstellungskonvention vom 22. November 1928 die Reichsregierung besonders gegenüber der Ausstellung vertreten und die Verpflichtungen gegenüber den ausländischen Teilnehmern gewährleisten wird —, sondern vor allem auch dadurch, daß er keinen geringeren als Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller zu ihrem Präsidenten ausersehen und bestimmt hat. Dementsprechend hat denn auch Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller persönlich am 23. Juni bei dem ersten Presseempfang der Ausstellungsleitung in Berlin das Wort ergriffen und, nachdem er in der ihm eigenen packenden Sprache die Bedeutung des Verkehrs in kurzen Sätzen nochmals beleuchtet hatte, auf die naturnotwendige, über alle politischen Grenzen sich erhebende Internationalität des Verkehrs hingewiesen. Im Hinblick auf einerseits die Mannigfaltigkeit der Gesamtheit der technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Probleme, und andererseits die phantastische Schnelligkeit der Entwicklung des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten, weist Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller der Ausstellung einen in hervorragendem Maße an die Fachwelt gerichteten Charakter zu. Nicht nur in die Augen springende, sondern absichtlich die Spitzenleistungen auf dem Gebiet des Verkehrswesens der einzelnen Nationen sollten ganz präzise gefaßt zur Darstellung kommen und damit ein wirkliches Bild von dem friedlichen Wettbewerb aller führenden Nationen mit ihren Höchstleistungen auf dem Gebiet des Verkehrswesens gegeben werden. In diesem Sinne solle an die Ausstellungsgegenstände ein strenger Maßstab angelegt werden, und deshalb habe er — Dorpmüller — sich entschlossen, das Präsidium dieser Ausstellung zu übernehmen. Es werde ihn mit Stolz erfüllen, wenn die gesamte internationale Fachwelt sich dem an sie ergehenden Rufe um Mitarbeit nicht verschließen werde. Die Ausstellung werde einen gran-

diosen Überblick über die einzelnen Verkehrsmittel und ihre modernsten Einrichtungen bringen. Sie werde aber auch das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsmittel verdeutlichen. Die Ausstellung gehe von der Stellung des Verkehrs in der Volkswirtschaft aus; er — Präsident Dorpmüller — messe aber auch der geschichtlichen Entwicklung und ihrer Veranschaulichung Bedeutung bei, denn aus den Erfahrungen früherer Zeiten ergäben sich wichtige Prognosen für die Dynamik der Zukunft.

Die tatsächlichen Anführungen und vor allem auch die wegweisenden Gedanken in diesen Worten des Präsidenten werden durch die vorgelegten Unterlagen weitgehend bestätigt. Was die Größe und den wahrhaft internationalen Charakter der Ausstellung betrifft, so wird ihr Umfang ungefähr 6 Hektar an bedeckter Oberfläche und ein ebenso großes Freigelände, insgesamt also 12 Hektar, umfassen. In allen Gruppen soll den ausländischen Teilnehmern mindestens 50 % der für die deutschen Teilnehmer vorgesehenen Fläche zur Verfügung gestellt werden. Und die Abteilungen selbst sind gegliedert nach: I. Allgemeine Bedeutung des Verkehrs, in welchem Zusammenhang auch die geschichtliche Entwicklung, ausgehend von den einfachsten Verkehrsverhältnissen, und andererseits auch die „Bedeutung und Aussichten" der verschiedenen Verkehrsarten gezeigt werden sollen. Die Abteilung II ist der Straße und dem Straßenverkehr, Abteilung III dem Schienenbahnenverkehr, Abteilung IV dem Eisenbahnverkehr, Abteilung V dem Binnenschiffahrts- und Hafenverkehr gewidmet. Hier kommen also die einzelnen Verkehrsmittel und Werkzeuge zur Darstellung mit in einzelnen Abteilungen allerdings auch schon allgemein administrativem und kommerziellem Einschlag. Denn im Straßenverkehr wird die Verkehrsregelung und -sicherung, seine Verkehrssicherheit und sein Verkehrsrecht, in der V. Abteilung beispielsweise die Schiffahrtsspedition und Lagerei mitbehandelt werden. Auch die Abteilung VII, die die Nachrichtenvermittlung, also Post- und Fernmeldewesen, Rundfunk behandelt, fügt sich den technischen Ausstellungsgesichtspunkten ein; während Abteilung VI Beziehungen zwischen Landverkehr, Wasser- und Luftverkehr, Abteilung VIII Sozialeinrichtungen (Berufsausbildung), Gesetzgebung, Verkehrsrecht, Verkehrswissenschaft und Versicherungswesen, und Abteilung IX Fremdenverkehr, Kongresse, Tagungen, Kunst und Sport sich mehr dem von dem Präsidenten Dorpmüller ausgeführten Leitgedanken der Stellung des Verkehrs in der Volkswirtschaft einordnen. Wer diesen ganzen Aufgabenkranz übersieht, wird dem Eindruck sich nicht entziehen können, daß hier wirklich Gewaltiges unternommen wird. Es handelt sich in der Tat nicht nur um eine technische Ausstellung, in der gezeigt wird, „wie herrlich weit wir es gebracht haben", sondern es wird auch bewußt den Beziehungen zur Vergangenheit und sogar zur Zukunft nachgegangen, obgleich gerade das letztere Unternehmen bei einer Ausstellung über vorzüglich technische Errungenschaften außerordentlich heikel erscheint, zumal kein Mensch im vorhinein ahnen kann, wohin und mit welchen Mitteln und in welcher Ausführungsform der technische Erfindergeist demnächst vorstoßen wird, davon aber gerade abhängt, wie die Zukunft Verkehr und Verkehrswesen demnächst gestaltet. Immerhin ist gerade in dem historischen und vorschauenden Sinne die Wahl des Ausstellungs-

platzes Köln nach den Ausführungen des Herrn Ministers besonders berechtigt: Köln ist ältester verkehrsgeschichtlicher Boden, und viele im einzelnen am 23. Juni wiederholt sowohl von dem Herrn Minister wie von den verschiedenen anderen Rednern aufgezeigte Gesichtspunkte sprechen auch für die Zukunft dem Platze Köln die verheißungsvollsten Möglichkeiten gerade auf dem Gebiete des Verkehrs zu.

Nach allem, was so an durchdenkender Planung und an vorbereitender Arbeit bei dem Presseempfang zum Vortrag kam, kann man mit größten Erwartungen auch an dieses neueste große deutsche Arbeitswerk herangehen. Bei rein sachlicher Einstellung kann man mit berechtigtem Optimismus voraussehen, daß der von dem Verkehrsminister „aus fachlichem Interesse und aus persönlicher Verbundenheit" ausgesprochene aufrichtige ernste Wunsch in schönste Erfüllung gehen wird: daß die Internationale Verkehrsausstellung in Köln im Jahre 1940 eine Schau werden wird des Besten, was die internationale Fachwelt des Verkehrswesens in allen seinen vielfältigen Erscheinungsformen zur Geltung bringen kann, und daß damit von uns gedient werden wird der friedlichen Zusammenarbeit der Völker Europas. *Dr. W. Spiess.*

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenat, vom 12. J anuar 1938 in Sachen 1. des R.-A. Dr. M. und 2. seiner minderjährigen Söhne Kl. und H., Kläger, und zu 1. Revisionskläger und Revisionsbeklagter gegen 1. die Kleinbahn C. W. und 2. den Triebwagenführer W. P., Beklagte und zu 1. Revisionklägerin und Revisionsbeklagte. — VI. 172/37.

Zu §§ 31, 823, 831 BGB. Das Verhalten des Kraftfahrers und des Triebwagenführers bei Annäherung an einen beschrankten Bahnübergang.

Tatbestand.

Die Erstbeklagte betreibt eine Kleinbahn auf der Strecke C.—W., die die große Landstraße L.—C. bei dem Dorf und Bahnhof A. schneidet. Der Übergang ist für die aus C. kommenden Züge nach links in der Blickrichtung auf die aus Lüneburg heranführende Straße wenig übersichtlich, weil das in diesem Winkel liegende, mit hohen Hecken umgebene Grundstück eines gewissen L. bis an die Straße und den Bahnkörper heranreicht und den Überblick auf die Straße teilweise behindert. Der Bahnübergang ist beschrankt und auch an der Landstraße als beschrankter Bahnübergang gekennzeichnet. Zwecks Ersparung einer Hilfskraft wurde die Schranke nach einer Anordnung der Betriebsverwaltung vom 28. Mai 1935 nur noch bei der Durchfahrt von dampfbetriebenen Zügen, nicht aber von Triebwagen geschlossen; die Triebwagenführer sollten vor dem Übergang halten und sich vor der Weiterfahrt davon überzeugen, ob die Strecke frei sei. Jedoch hielten sich die Triebwagenführer nicht immer an diese Anordnung. So fuhr auch der Zweitbeklagte am 26. Oktober 1935 mit dem von ihm geführten Triebwagen aus Richtung C., ohne zu halten, auf den Übergang, nachdem er nach anfänglicher Verlangsamung der Fahrt die Geschwindigkeit noch vor dem Übergang wieder erhöht hatte. Dabei erfaßte er den von links aus Richtung L. kommenden Kraftwagen des Erstklägers, schob den Wagen über die Straße und zertrümmerte ihn. Die Insassen des Kraftwagens, der Erstkläger und seine Ehefrau, wurden erheblich verletzt; die Ehefrau des Erstklägers ist an den Unfallfolgen alsbald gestorben.

Der Erstkläger hat die Beklagten auf Zahlung eines Teilbetrages von 8000 Reichsmark nebst Zinsen sowie auf Feststellung ihrer Ersatzpflicht für den weiteren Schaden in Anspruch genommen. Daneben begehrt sein minderjähriger Sohn als Zweitkläger gegenüber beiden Beklagten die Feststellung ihrer Ersatzpflicht für einen möglicherweise in der Zukunft eintretenden Schaden infolge Ausfalls seines Unterhaltsanspruchs gegenüber seiner verstorbenen Mutter.

Die Beklagten haben um Klagabweisung, notfalls um Vollstreckungsschutz gebeten.

Das Landgericht hat die Leistungsansprüche des Erstklägers durch Urteil vom 17. November 1936 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und den Feststellungsanträgen beider Kläger stattgegeben. Das Berufungsgericht hat die Vorentscheidung durch Urteil vom 5. Juni 1937 aufgehoben, den Anspruch des Erstklägers auf Ersatz der Begräbniskosten zu ⅞, seine übrigen Leistungsansprüche zu ½ dem Grunde nach für berechtigt erklärt, seinem Feststellungsantrag zur Hälfte stattgegeben und die weitergehenden Ansprüche abgewiesen; dem Feststellungsantrage des Zweitklägers hat das Berufungsgericht in vollem Umfange entsprochen.

Hiergegen haben sowohl der Erstkläger als auch die Erstbeklagte Revision eingelegt, wobei sich die Erstbeklagte vorsorglich auch der Revision des Erstklägers angeschlossen hat. Beide Revisionskläger haben jeweils beantragt, das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit zu ihrem Nachteil erkannt worden ist, und nach ihren im zweiten Rechtszuge gestellten Anträgen zu erkennen. Die Revisionsbeklagten haben um Zurückweisung der Revisionen gebeten.

Entscheidungsgründe.

I. Revision der Erstbeklagten:

Das Berufungsgericht hat aus der Verfügung vom 28. Mai 1935 (Offenhalten der Schranke bei der Durchfahrt von Triebwagen) eine Haftung der Erstbeklagten sowohl aus § 1 RHPflG. als auch aus §§ 823, 31 BGB. entnommen. Die von der Revision der Erstbeklagten hiergegen vorgebrachten Einwendungen können im Ergebnis zu keinem anderen Erfolg führen.

1. Das Berufungsgericht geht von folgendem Grundgedanken aus: Die Straßenbenutzer, die sich einem beschrankten und als solchen gekennzeichneten Bahnübergang nähern und die gut sichtbaren Schranken geöffnet sehen, können grundsätzlich davon ausgehen, daß die Schranken bei Annäherung eines Zuges geschlossen würden, daß sie also bei geöffneten Schranken den Gleiskörper ohne Gefahr überqueren können.

Dieser Zustand war infolge der Verfügung vom 28. Mai 1935 für den hier in Betracht kommenden Bahnübergang nicht mehr gegeben. Die beanstandete Verfügung ist allerdings nicht von dem Vorstand der Erstbeklagten unmittelbar erlassen worden, dem nach § 36 Abs. 2 des Statuts vom 21. Juli 1902 die Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung oblag. Durch die Verträge von 5./8. November 1920, 5. Oktober 1928 und 30. Juli 1929 hatte nämlich die Erstbeklagte zusammen mit einer anderen Kleinbahngesellschaft m. b. H. in C. eine Betriebsgemeinschaft beider Linien geschaffen und die Leitung und Überwachung des Betriebes beider Bahnen einem gemeinschaftlichen Betriebsdirektor übertragen, der auch für die Betriebssicherheit zu sorgen hatte. Im Behinderungsfall wurde der Betriebsdirektor nach § 4 seiner Dienstanweisung i. V. mit § 5 der Dienstanweisung für den Oberinspektor durch einen mit gleichen Befugnissen ausgestatteten Oberinspektor vertreten. Der Betriebsdirektor — und gegebenenfalls für ihn sein Vertreter — hatten den gesamten technischen Betrieb unter Aufsicht der Eisenbahnbehörden völlig selbständig zu leiten und besaßen damit ein weitgehendes Verfügungsrecht über alle Angelegenheiten der Bahnen. Wenn auch die Vorstände der Gesellschaften Vorgesetzte des Betriebsdirektors blieben, so bestand diese Unterordnung doch mehr der Form nach. Tatsächlich befand sich die Leitung und Verfügung über den Bahnbetrieb in den Händen des Betriebsdirektors.

Im Laufe der Entwicklung war der Zugverkehr angewachsen, so daß zur Entlastung der die Schranke bei A. bedienenden Bahnagentin O. eine weitere bezahlte Hilfskraft hätte eingestellt werden müssen. Zwecks Ersparung dieser Kosten verfügte am 28. Mai 1935 der Oberinspektor B., der damals den beurlaubten Betriebsdirektor H. vertrat, daß vom 31. Mai 1935 ab bei der Durchfahrt von Triebwagen keine Bedienung der Schranken mehr erfolgen solle; dagegen sollten grundsätzlich alle Triebwagen vor der Straße halten, die Weiterfahrt sollte erst erfolgen dürfen, wenn sich die Wagenführer davon überzeugt hätten, daß die Straße frei sei und der Triebwagen ungehindert fahren könne. Diese Maßnahme erachtet der Vorderrichter mit Recht als verkehrsgefährlich und fehlerhaft, weil die auf der Landstraße herankommenden Verkehrsteilnehmer durch die auf „offen" stehenden Schranken irregeführt und in den Glauben versetzt werden konnten, der Übergang sei frei, so daß sie den Bahnkörper sorglos überschreiten könnten. Die Irreführung war hier um so gefährlicher, als der Bahnübergang in der einen Blickrichtung (rechts der Straße L.—C., links der Bahn C.—W.) durch das bis an die Bahn und die Straße heranreichende Grundstück des L. und dessen Einfriedigung stark verdeckt war. Die durch das Offenbleiben hervorgerufene Irreführung ist nach der Feststellung des Vorderrichters auch die Ursache dieses Unfalls gewesen.

Die Revision des Erstbeklagten meint, daß die aus dem Offenstehen der Schranken möglicherweise entstehende Gefahr durch die gleichzeitig angeordneten Sicherungsmaßnahmen ausgeglichen worden sei, so daß eine schuldhafte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verneint werden müsse. Bei Verwendung zuverlässiger Wagenführer, wie es auch hier geschehen sei, müsse die Haltevorschrift, deren Beachtung sie ihren Triebwagenführern häufig eingeschärft und deren Innehaltung sie überwacht habe, zur Verhütung von Unfällen ausreichen. Dem steht jedoch die Feststellung des Berufungsgerichts entgegen, daß die Sicherungsanordnung nicht immer befolgt worden ist, wie es auch im vorliegenden Falle nicht geschehen ist, und daß die Nichtbefolgung vorausgesehen werden mußte. Der Vorderrichter entnimmt den Bekundungen mehrerer Zeugen i. V. mit dem Verhalten auch des Zweitbeklagten, daß sich bei mehreren Triebwagenführern sehr bald ein gewisser Brauch herausgebildet hatte, den Übergang ohne Anhalten zu überfahren. Aber selbst bei Beachtung der Haltevorschrift ist es mehrfach zu Gefahrenlagen gekommen, da häufig Fahrzeuge, die zur Zeit des Haltens noch weit entfernt gewesen waren, schneller herankamen, als die schwerfällig anfahrenden Triebwagen die Kreuzung überqueren konnten. Dem Berufungsgericht ist daher darin beizutreten, daß die Verfügung vom 28. Mai 1935 durch die Irreführung der anderen Verkehrsteilnehmer in jeder Hinsicht verkehrsgefährlich war, also selbst dann, wenn die Triebwagenführer die Haltevorschrift eingehalten hätten und hierbei überwacht worden wären.

Der Vorwurf trifft nicht nur den Oberinspektor B., den Verfasser der Verfügung, sondern auch den Betriebsdirektor H., der die Anordnung auch in der Folgezeit hat bestehen lassen, obgleich die Bahnverwaltung noch im August 1935 durch eine Beschwerde des DDAC. auf die Gefährdung der Straßenbenutzer hingewiesen worden war.

Dem Berufungsgericht ist auch darin beizutreten, daß die Erstbeklagte für die von der Betriebsleitung begangenen Fehler einzutreten hat.

Der Vorderrichter entnimmt diese Haftung aus § 31 BGB. mit der Erwägung, daß der Betriebsdirektor und sein Stellvertreter nach dem Wortlaut der

Satzung zwar nicht als verfassungsmäßige Vertreter vorgesehen seien, daß die Erstbeklagte sie sich jedoch nach der gesamten Gestaltung und Handhabung der Betriebsverwaltung als verfassungsmäßige Vertreter zurechnen lassen müsse. Denn durch die Errichtung einer unmittelbar unter der Aufsicht der Eisenbahnbehörde tätig werdenden Betriebsleitung sei der gesamte technische Betrieb der Bahnen dem Vorstand abgenommen und dem Betriebsdirektor unter dessen alleiniger Verantwortung übertragen worden. Die Unterordnung unter den Vorstand habe nur der Form nach bestanden. In dieser Ausgestaltung müsse eine stillschweigende Ergänzung der Satzung gesehen werden, durch welche die Betriebsleitung für ihren Bereich als verfassungsmäßige Vertretung auch der Erstbeklagten eingesetzt worden sei.

Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden, da eine analoge Anwendung der Vorschriften des § 31 BGB. nicht angängig ist. Dabei mag dahingestellt bleiben, ob die Leiter der Betriebsverwaltung als „besondere Vertreter" nach § 30 BGB. im Sinne der Entscheidung des Reichsgerichts vom 8. Oktober 1917 (RGZ. Bd. 91, S. 1, 3 ff.) sowie der Entscheidung des VI. Zivilsenats vom 9. März 1938 in Sachen Preußische Stb. wider D. Ll. AG. (VI 212/37) anzusehen sind; näheres ist hierzu nicht vorgetragen worden.

Dem Berufungsurteil ist aber im Ergebnis zuzustimmen. Denn nach der aus der Entscheidung RGZ. Bd. 89, S. 136 ff., entwickelten Rechtsprechung des Reichsgerichts haftet die Erstbeklagte entgegen der Auffassung des Berufungsurteils unmittelbar aus § 823 BGB., weil sie die Regelung des gesamten technischen Betriebes dem von ihr angestellten Betriebsdirektor und seinem Stellvertreter zur selbständigen Erledigung überlassen hat. Die Erstbeklagte genügte der ihr als Bahnunternehmen obliegenden Verkehrssicherungspflicht nicht schon mit der Bestellung an sich geeigneter Personen, für deren Maßnahmen sie sich nach § 831 BGB. entlasten kann. Bei der Bedeutung der Verkehrssicherheit für die Allgemeinheit war es vielmehr Sache der Bahn, durch ihre Organe geeignete Anordnungen zu erlassen und die von den angestellten Personen getroffenen Maßnahmen laufend zu überwachen. Wären die Mitglieder des Vorstandes, Rechtsanwalt S. und Landrat H., dem nachgekommen, so hätte ihnen nicht entgehen können, daß sich die Anordnung vom 28. Mai 1935 verkehrsgefährlich auswirken müßte. Wenn aber etwa keiner der gesetzlichen Vertreter in der Lage sein sollte, die bezeichneten Aufgaben durchzuführen, so würde ein Mangel in der Organisation der Beklagten vorliegen, der gleichfalls ihre Haftung aus § 823 BGB. für die daraus entspringenden Schadensfolgen nach sich ziehen würde.

Wäre dem nicht so, so würde die Erstbeklagte für die Maßnahmen der von ihr angestellten Leiter der Betriebsverwaltung immer noch aus § 831 BGB. haften. Denn da der Vorstand der Erstbeklagten die Betriebsleitung völlig selbständig schalten ließ und ihr die gesamte Leitung der Betriebsangelegenheiten überlassen hatte, so entfällt auch jede Entlastungsmöglichkeit.

2. Daher haftet die Erstbeklagte den Klägern über § 1 RHPflG. hinaus auch aus unerlaubter Handlung. Gegenüber dem Zweitkläger besteht die Haftung in vollem Umfang. Die von der Revision erbetene Nachprüfung kann zu keiner Änderung der Berufungsentscheidung führen. Durch den Unfall ist der Vater des Zweitklägers verletzt und seine Mutter getötet worden. Die Ansprüche werden nicht auf die Erwerbsbeschränkung oder einen möglichen vorzeitigen Wegfall des Vaters gestützt, hinsichtlich dessen sich der Zweitkläger unter Umständen dessen mitwirkendes Verschulden anrechnen lassen müßte. Sondern der

Zweitkläger beruft sich lediglich auf den Wegfall der möglichen Unterhaltsansprüche gegen seine Mutter, die ihm bei einem Wegfall seines Vaters unterhaltspflichtig geworden wäre und die sich bereits auf den Beruf als Ärztin weitgehend vorbereitet hatte. Wenn das Berufungsgericht insoweit das Feststellungsinteresse bejaht hat, so ist das aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden.

II. Zur Revision des Erstklägers.

Im Verhältnis zwischen dem Erstkläger und den Beklagten hat das Berufungsgericht unter Annahme einer Verletzung der Verkehrspflichten seitens aller Beteiligten eine Verteilung der Haftung je zur Hälfte vorgenommen. Die Bewertung der abzuwägenden Umstände steht zwar im Ermessen des Tatrichters. Da jedoch das Berufungsgericht zu Lasten des Erstklägers die Abwägungsgrundsätze verkannt und auch die Feststellung der einzelnen Abwägungsgrundlagen nicht immer frei von Rechtsirrtum vorgenommen hat, so war die Entscheidung aufzuheben, soweit zum Nachteil des Erstklägers erkannt worden ist.

Das Berufungsgericht hat zunächst ein von ihm angenommenes Verschulden des Erstklägers gegenüber dem Verschulden der Erstbeklagten einerseits und demjenigen des Zweitbeklagten (s. unten) abgewogen und das Maß ihrer Fahrlässigkeit jeweils als gleich groß erachtet. Sodann hat es dieses Abwägung zwischen dem Erstkläger und der Erstbeklagten aus § 17 KFG. durch Betrachtung der Betriebsgefahren ihrer Fahrzeuge ergänzt, hat diese wiederum als gleich bewertet und es demgemäß bei der Teilung der Verantwortlichkeit zur Hälfte belassen.

Dabei hat dis Berufungsgericht übersehen, daß die Sondervorschrift des § 17 KFG. die Anwendung von § 254 BGB. für ihren Bereich ausschließt. Es hätte daher zwischen dem Erstkläger und der Erstbeklagten lediglich eine Abwägung auf § 17 KFG. und zwischen dem Erstkläger und dem Zweitbeklagten eine solche aus § 254 BGB. erfolgen müssen.

Nach beiden Vorschriften sind nun nicht die einander entsprechenden Umstände getrennt gegeneinander abzuwägen, sondern die Bewertung hat unter Heranziehung aller Umstände aus einer Gesamtbetrachtung heraus zu geschehen. Ihre Grundlage bildet stets die Verursachung des Unfalls durch die Maßnahmen des einen oder anderen Teils, mit der sich aber das Berufungsgericht hier gar nicht auseinandergesetzt hat. Daneben waren im Verhältnis zu der Erstbeklagten nach § 17 KFG. ein Verschulden des Kraftwagenhalters sowie dasjenige der Bahn selbst heranzuziehen, ferner die Betriebsgefahren beider Fahrzeuge, wobei sich die Bahn besondere gefahrerhöhende Umstände zurechnen lassen muß. In diesem Zusammenhange waren neben den betriebstechnischen und örtlichen Verhältnissen auch sonstige Umstände, z. B. die Auswirkung der Anordnung vom 28. Mai 1935 sowie ein etwaiges Verschulden des Triebwagenführers erschwerend zu berücksichtigen (RG. in JW. 1929, S. 918, 919 unten). Die Abwägung aus § 254 BGB. setzt zu ihrer Anwendung die Feststellung eines Mitverschuldens des Verletzten voraus. Liegt jedoch ein solches vor, so ist auch hier in erster Linie die beiderseitige Verursachung zu erörtern, neben der unter den übrigen Umständen auch die von beiden Fahrzeugen ausgehenden Betriebsgefahren in Betracht zu ziehen sind. Der Vorderrichter wird daher die Abwägung der Verantwortlichkeit erneut vorzunehmen haben. Dabei wird Gelegenheit sein, auch die einzelnen Grundlagen der Abwägung nachzuprüfen.

Die bisherigen Ausführungen leiden zunächst allgemein an dem Mangel, daß sich der Vorderrichter an Stelle von Feststellungen mehrfach mit Annahmen begnügt („offensichtlich", „wohl", „doch wohl nicht", „kaum" usw.), sowie ferner daran, daß er den im Eingang seiner Entscheidung aufgestellten Grundsatz bei der Abwägung abschwächt und verwischt.

So hat das Berufungsgericht eingangs das Verschulden der Erstbeklagten hinsichtlich des Erlasses der Verfügung vom 28. Mai 1935, nach welcher die Schranken an diesem teilweise stark unübersichtlichen Bahnübergang bei Triebwagenverkehr aus einem bloßen Geldinteresse der Bahn heraus geöffnet bleiben sollten, ausführlich erörtert und trotz der Sicherungsanordnung als „gefährlich" bezeichnet. Bei der Abwägung wird diese Maßnahme jedoch nur noch als „unzweckmäßig" hingestellt. Die Haltevorschrift hat der Vorderrichter eingangs als ungenügend gekennzeichnet, da die Beklagte mit ihrer Nichtbeachtung habe rechnen müssen; bei der Abwägung nimmt das Berufungsurteil an, daß die Haltevorschrift bei Beachtung durch das Bahnpersonal „wohl" Unfälle „jedenfalls in der Regel" verhütet haben würde. Ferner ist unbeachtet geblieben oder jedenfalls nicht ausreichend zum Ausdruck gekommen, daß die Haltevorschrift selbst bei voller Beachtung nicht geeignet war, Gefahrenlagen mit Sicherheit zu verhüten.

Hinsichtlich des Zweitbeklagten hat das Berufungsgericht den Begriff der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und die Ursächlichkeit der von ihm begangenen Fehler für den Unfall sowie für die Schwere seiner Folgen verkannt. Es stellt fest, daß der Zweitbeklagte entgegen der ausdrücklichen Anordnung nicht gehalten, sondern sich dem Übergang zwar zunächst langsam genähert, aber bereits eine Strecke vor dem Übergang seine Geschwindigkeit wieder gesteigert hat. Es „möge sein", daß der Zweitbeklagte Umschau gehalten habe. Ob der Zweitbeklagte, als er den herankommenden Kraftwagen endlich bemerkte, die zur Verfügung von Unfällen vorgesehenen Maßnahmen unterlassen hat, läßt das Berufungsgericht dahingestellt. Es hält die Unterlassung für unbeachtlich, weil ihm aus fehlerhaften Handlungen oder Unterlassungen im letzten Augenblick unter dem Eindruck eines unmittelbar bevorstehenden Unglücks „kaum" ein berechtigter Vorwurf gemacht werden könne. Im übrigen sieht der Vorderrichter als nicht erwiesen an, daß diese Fehler für den Unfall noch ursächlich gewesen seien, weil ein Bremsen oder Loslassen des sog. „toten Mannes" den Wagen „doch wohl nicht" so schnell zum Stehen hätte bringen können, um einen Zusammenstoß völlig zu vermeiden.

Damit verkennt der Vorderrichter die an einen Wagenführer unter den gegebenen Verhältnissen im Verkehr zu stellenden Anforderungen. Der Zweitbeklagte beging den ersten Fehler, als er sich über die von ihm als unzweckmäßig angesehene Haltevorschrift hinwegsetzte. Er ging aber noch weiter und erhöhte seine Geschwindigkeit bereits eine Strecke vor dem Übergang, so daß er noch etwas schneller an dem Übergang eintraf, weniger Zeit zur Beobachtung hatte und seinen Wagen auch erst später zum Halten bringen konnte. Dann aber mußte er mit verschärfter Aufmerksamkeit auf die zu kreuzende Straße achten, besonders nach der unübersichtlichen linken Seite hin, und mußte sich darüber hinaus innerlich angespannt bereithalten, bei dem Auftreten von Gefahren alles zur Abwehr Erforderliche vorzunehmen. Der Zweitbeklagte kann sich daher bei

Unterlassen jeder Abwehr nicht mit seinem Erschrecken über das Auftauchen des Kraftwagens vor seinem Triebwagen entschuldigen; denn sein Erschrecken ist nur die Folge seiner voraufgegangenen Unachtsamkeit und ein Mangel an innerer Bereitschaft. Im übrigen läßt das Berufungsgericht auch hier genaue Feststellungen oder wenigstens eine Auseinandersetzung mit dem vorliegenden Beweisergebnis vermissen. Wenn der Vorderrichter die bisherige Beweisaufnahme nicht als ausreichend ansah, stand es bei ihm, sie zu wiederholen. Es wäre eine Erörterung darüber erforderlich gewesen, mit welcher Geschwindigkeit sich der Zweitbeklagte dem Übergang genähert hat, da sich hieraus näheres über den Grad seines Verschuldens ergeben hätte. Das Landgericht hat auf Grund eigener Versuche in der Niederschrift über den gerichtlichen Augenschein bestimmte Ergebnisse niedergelegt (15 Stundenkilometer); die im Strafverfahren beigezogenen Gutachten schließen auf eine noch höhere Geschwindigkeit. Ähnlich liegt es hinsichtlich der Beobachtung der Straße durch den Zweitbeklagten. Das Berufungsgericht will anscheinend unterstellen, daß der Zweitbeklagte Umschau gehalten hat; das würde aber der eigenen Angabe des Zweitbeklagten bei seiner persönlichen Vernehmung widersprechen. Dort hatte er selbst erklärt, daß er beim Gasgeben, also noch eine Strecke vor dem Übergang, auf den Schaltertisch gesehen und dann nur nach rechts beobachtet habe. Anders wäre es auch schwer verständlich, warum er den Wagen überhaupt erst unmittelbar vor dem Zusammenprall bemerkt hat; der Zweitbeklagte gibt die Entfernung selbst auf wenige Meter an. Übrigens sollen die Seitenfenster nach links etwas beschlagen gewesen sein, so daß sein Ausblick behindert gewesen wäre; es war seine Sache, für gute Durchsicht zu sorgen. Wenn die erneute Nachprüfung weiter ergeben würde, daß der Zweitbeklagte, als er die Gefahrenlage endlich bemerkte, nichts zur Abwendung des Unfalls getan hat, so würde auch dieser Umstand geeignet sein, seine Verantwortlichkeit zu erhöhen. Dies auch dann, wenn die Maßnahmen dem Zusammenprall wenigstens in seiner Wirkung abgeschwächt haben würden. Es liegt auf der Hand, daß die Schwere der Folgen, die Zertrümmerung des Wagens, wesentlich durch den ungehemmt aufprallenden und auch dann immer noch nachdrückenden Triebwagen herbeigeführt worden ist, und daß die Unfallfolgen bei Verminderung der Wucht geringer gewesen wären. Das Landgericht hatte durch seine Versuche sogar festgestellt, daß der Wagen auch bei einer Geschwindigkeit von 15 Stundenkilometern bei Benutzung der Bremsen und des „toten Mannes" fast auf der Stelle zum Stehen zu bringen gewesen wäre. Das Berufungsgericht hat zwar auch Versuche vorgenommen, hat sich über ihr Ergebnis jedoch nicht ausgelassen. Nach seiner eigenen Angabe will der Zweitbeklagte beim Anblick des Kraftwagens von seinem Sitz aufgesprungen sein; er hält es sogar für möglich, daß er dabei nochmals Gas gegeben hat.

Hinsichtlich des Verhaltens des Erstklägers bis zum Unfall hat das Berufungsgericht ebenfalls keine Feststellungen getroffen. Es geht zutreffend davon aus, daß der Erstkläger sich im Rahmen von §§ 7, 17 KFG. entlasten muß, mangelnde Aufklärung geht daher insoweit zu seinen Lasten. Wenn die Revision der Erstbeklagten hierzu vorträgt, daß der Erstkläger auch die Auswirkungen der dem Unglücksmorgen voraufgegangenen und teilweise auf einer Versammlung verbrachten Nacht aufklären oder sie sich im Rahmen von §§ 17, 7 KFG. zurechnen lassen müsse, so übersieht sie allerdings, daß das Berufungsgericht diese Vorgänge bereits zu Lasten des Klägers berücksichtigt hat.

Soweit der Vorderrichter jedoch über das Kraftfahrzeuggesetz hinaus ein Verschulden des Erstklägers annimmt, was sowohl für die Abwägung der Verantwortlichkeit nach § 17 KFG. als auch für die Anwendbarkeit des § 254 BGB. bedeutsam ist, hätte es positiver Feststellungen bedurft, in welchen genau bezeichneten Handlungen oder Unterlassungen die Verletzung der verkehrserforderlichen Sorgfaltspflichten gesehen werden soll. Wollte das Berufungsgericht nach den Grundsätzen vom Beweis des ersten Anscheins ausgehen (RGR. Komm. zu § 823 Anm. 3 a. E.), so mußte es dies aussprechen und feststellen, worin der ordnungswidrige Zustand erblickt worden ist, der erfahrungsgemäß die tatsächliche Folgerung rechtfertigt, daß nur eine Versäumung der Verkehrssorgfalt ihn herbeigeführt haben kann. Für das Vorliegen eines derartigen ordnungswidrigen Zustandes sind die Beklagten beweispflichtig. Dem Kläger steht alsdann der Nachweis eines anderen Zusammenhangs offen, der die Schlußfolgerung auszuschließen oder zu erschüttern geeignet wäre.

Bei Annäherung an den Bahnübergang hatte der Erstkläger — wie jeder Teilnehmer am Straßenverkehr — die allgemeine Verpflichtung zur Aufmerksamkeit (§ 276 BGB.). Daneben enthält sowohl die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung als auch die Reichsstraßenverkehrsordnung Sondervorschriften für die Kreuzungen zwischen Straßen- und Schienenwegen. Nach Abs. 2 der Ausführungsanweisung zu § 27 RStrVO. ist das auf § 79 der EBuBO. beruhende Vorrecht der Eisenbahn an den Übergängen aufrechterhalten worden, wonach u. a. Kraftfahrzeuge in angemessener Entfernung vor dem Übergang angehalten werden müssen, „wenn die Übergänge geschlossen sind, wenn bei beschrankten Übergängen das Läutewerk ertönt oder wenn ein Zug sich nähert". Nach Abs. 2 Satz 1 und 2 der AusfAnw. zu § 25 der RStrVO. ist dazu die Geschwindigkeit der Kraftwagen, besonders vor Eisenbahnübergängen in Schienenhöhe, so einzurichten, daß nötigenfalls rechtzeitig angehalten werden kann.

Dabei ist das Maß der von einem Kraftfahrer zu fordernden Sorgfalt nach der Natur der Sache verschieden, je nachdem, ob es sich um einen unbeschrankten oder um einen beschrankten Bahnübergang handelt (siehe auch RGZ. Bd. 142, S. 363 Mitte bis S. 364 Mitte). Im ersten Fall muß der Straßenbenutzer jederzeit mit dem Herankommen von Zügen rechnen und sich bereithalten, das Vorrecht der Bahn zu beachten. Im zweiten Falle übernimmt es die Bahn, die Annäherung von Zügen durch Herablassen der Schranken bzw. durch Läutezeichen anzukündigen. Darin liegt u. a. die Bedeutung der Errichtung von Schranken gerade an unübersichtlichen Kreuzungen. Danach bestimmt sich der Inhalt der oben wiedergegebenen Verpflichtung eines Kraftfahrers bei Annäherung an einen beschrankten Bahnübergang dahin, daß er seine Geschwindigkeit so einrichten muß, daß er „nötigenfalls", d. h. beim Ertönen des Läutewerks oder beim Herunterlassen der Schranken halten kann. Die Lage ähnelt derjenigen auf einer lichtgeregelten Straßenkreuzung, nur daß die Signale (Lichtwechsel-Schranken) nicht von der Polizei, sondern von einem der Verkehrsteilnehmer, der Bahn, veranlaßt und bedient werden. Solange die Schranken auf „Offen" stehen, zeigt die Bahn an, daß sie den Übergang nicht in Anspruch nehmen will. (Im vorliegenden Falle hatte die Bahn ausweislich der Verfügung vom 28. Mai 1935 für die Triebwagen entgegen ihrem Vorrecht ausdrücklich angeordnet, daß „die Weiterfahrt über die Landstraße erst erfolgen dürfe, wenn . . . die Straße frei ist und der Triebwagen ungehindert fahren kann".)

Bei Annäherung an einen als beschrankt gekennzeichneten Bahnübergang hat sich die Aufmerksamkeit des Fahrers in erster Linie und fortgesetzt bis zur Überquerung darauf zu richten, ob die Schranken offen sind, ob sie offen bleiben oder ob sie im Begriff sind, sich zu senken. Daneben hat er die vor ihm liegende Strecke auf eine mögliche Verengung der Straßenbreite zwischen den Schrankenpfosten, auf Bodenwellen, Gegenverkehr usw. zu beobachten. Nach diesen Erfordernissen bestimmt sich seine Annäherungsgeschwindigkeit und seine Pflicht, „nötigenfalls" zu halten. Denn die oben erwähnten Vorschriften setzen gleichfalls voraus, daß die Zeichengebung an dem Übergang ordnungsmäßig bedient wird.

Eine Pflicht zur Beobachtung, ob ein Zug trotz Offenstehens der Schranken den Übergang überfahren will, kann nur aus § 276 BGB. und § 25 RStrVO. gefolgert werden. Sie entspringt der allgemeinen Pflicht zur Verhütung jeder vermeidbaren Schädigung im Verkehr. Sie wird aber auf die Beobachtungsmöglichkeiten beschränkt, die dem Fahrer — gemäß seiner Sicht- und Hörmöglichkeit vom fahrenden Fahrzeug aus — bei Erfüllung seiner oben wiedergegebenen, vorgehenden und seine Fahrweise bestimmenden Pflichten verbleiben. Unübersichtlichkeit in dieser Hinsicht geht nicht zu seinen Lasten; denn sonst würde das Vorhandensein von Schranken, die u. a. aus der Unübersichtlichkeit herrührende Gefahren ausgleichen, umgekehrt zu einer Vermehrung der Pflichten des Straßenbenutzers, nämlich zur Beobachtung des Querverkehrs und der Schrankenbewegung führen. Bei offenstehenden Schranken ist der Kraftfahrer sonach zu Gegenmaßnahmen erst verpflichtet, sobald er in diesem Rahmen Umstände bemerken mußte, die eine freie Überfahrt in Frage stellten.

Im vorliegenden Fall steht bisher nur fest, daß der Erstkläger nicht mehr rechtzeitig gehalten hat und vor den Triebwagen geraten ist. Es war aber für das Verschulden überhaupt oder jedenfalls für das Maß seines Verschuldens zu erörtern, ob oder bis zu welchem Zeitpunkt der Erstkläger annehmen konnte, daß der Übergang frei sei. Dabei hat das Berufungsgericht, wie die Revision des Erstklägers zutreffend rügt, bisher seine Behauptung übergangen, daß er selbst bei Ansichtigwerden des Triebwagens aus dessen langsamer Fahrt in Verbindung damit, daß sich auch rechts der Straße ein Bahnsteig befand, würde haben entnehmen können, der Triebwagen werde vor dem Straßenübergang halten. Die Behauptung kann von besonderer Bedeutung sein, soweit das Berufungsgericht das Verschulden nur nach den Grundsätzen vom Beweis des ersten Anscheins annehmen will, weil es insoweit genügt, daß der Kläger auch die Möglichkeit eines anderen Geschehensablaufs dartut und damit die Wahrscheinlichkeit des Rückschlusses auf ein Verschulden entkräftet.

Bei einer erneuten Abwägung des Verhaltens des Erstklägers und des Zweitbeklagten, der jede Abwehrmaßnahme unterlassen hat, wird vielleicht auch in Betracht zu ziehen sein, daß der Erstkläger zu bremsen versucht hat (vgl. die in den Strafakten festgestellten Bremsspuren), und daß er nach der Länge dieser Bremsspuren den Triebwagen wohl früher gesehen hat, als er selbst von dem Zweitbeklagten gesehen worden ist.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 16. Juni 1938. Gesetz über die Verstaatlichung der Localbahn-Aktiengesellschaft in München.
(Reichsgesetzblatt II S. 215.)

Vom 6. Juli 1938. Gesetz, betr. die Tarifhoheit über die nicht im Eigentum des Reichs stehenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.
(Reichsgesetzblatt II S. 239.)

Vom 6. Juli 1938. Gesetz zur Änderung der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich.
(Reichsgesetzblatt I S. 823.)

Vom 25. Juli 1938. Drittes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen".
(Reichsgesetzblatt I S. 951.)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 22. Juni 1938. Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung.
(Reichsgesetzblatt I S. 652.)

Vom 25. Juni 1938. Verordnung zum Schutze der Wälder, Moore und Heiden gegen Brände.
(Reichsgesetzblatt I S. 700.)

Vom 30. Juni 1938. Zweite Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung.
(Reichsgesetzblatt I S. 710.)

Verordnungen des Reichsministers der Finanzen:

Vom 10. Juni 1938. Dritte Verordnung über die Eingliederung der österreichischen Bundesfinanzverwaltung in die Reichsfinanzverwaltung.
(Reichsgesetzblatt I S. 699.)

Vom 15. August 1938. Verordnung über die Einführung des Reichsbesoldungsrechts im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 1017.)

Verordnungen des Reichswirtschaftsministers:

Vom 2. Juli 1938. Verordnung zur Abänderung des § 56a der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich.
(Reichsgesetzblatt I S. 840.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 15. Juni 1938. Güterfernverkehrsgenehmigungen für Beförderungen von Baustoffen zu größeren Bauvorhaben.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 23 S. 132.)

Vom 15. Juni 1938. Güterfernverkehrsgenehmigungen für Unternehmer in den Grenzgebieten.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 23 S. 132.)

Vom 20. Juni 1938. Preisregelnde Anordnung für die Übernahme von Haushaltsumzügen in Bahn- oder Automöbelwagen zwischen dem Lande Österreich und dem übrigen Reichsgebiet.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25 S. 136.)

Vom 22. Juni 1938. Förderung des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 24 S. 133.)

Vom 22. Juni 1938. Umwandlung von Bezirksgenehmigungen in Reichsgenehmigungen für den Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 24 S. 134.)

Vom 24. Juni 1938. Übertragung von Genehmigungen im Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 25 S. 136.)

Vom 27. Juni 1938. Anordnung über die Eingliederung der Möbeltransporteure und -spediteure innerhalb des organischen Aufbaus des Verkehrs.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 26 S. 145.)

Vom 28. Juni 1938. Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über den Straßenverkehr im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 702.)

Vom 29. Juni 1938. Verordnung zur Einführung reichsrechtlicher Vorschriften über Straßenbahnen im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 706.)

Vom 29. Juni 1938. Übergangsbestimmungen zur Einführung des Personenbeförderungsgesetzes hinsichtlich der Straßenbahnen und der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung im Lande Österreich.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 26 S. 143.)

Vom 30. Juni 1938. Förderung des Güterfernverkehrs mit Lastkraftwagen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 27 S. 148.)

Vom 5. Juli 1938. Ausdehnung des Reichskraftwagentarifs für Beförderungen von und nach dem Lande Österreich.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 28 S. 151.)

Vom 5. Juli 1938. Verordnung über die Einführung der Wehrmacht-Eisenbahn-Ordnung und des Wehrmachttarifs für Eisenbahnen im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I S. 804.)

Vom 8. Juli 1938. Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Reichswasserstraßenverwaltung.
(Reichsgesetzblatt II S. 260.)

Vom 12. Juli 1938. Bekanntmachung über die Organisation der Reichsautobahnen; Geschäftsverkehr mit den Reichsautobahnen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 29 S. 160.)

Vom 18. Juli 1938. Einleitung des Genehmigungsverfahrens für den Güterfernverkehr nach Aufhebung der Genehmigungssperre.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 29 S. 159.)

Vom 21. Juli 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II S. 264.)

Vom 22. Juli 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II S. 264.)

Vom 23. Juli 1938. Straßenbahnaufsicht — Zusammenarbeit der technischen Bahnaufsichtsbehörden und der technischen Aufsicht der Straßen- und Klein-Bahn-Berufsgenossenschaft.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 31 S. 171.)

Vom 26. Juli 1938. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im Lande Österreich.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 31 S. 169.)

Vom 1. August 1938. Personenbeförderungsgesetz. Gelegenheitsverkehr nach dem Lande Österreich.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 32 S. 173.)

Vom 4. August 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II S. 302.)

Vom 6. August 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II S. 302.)

Vom 8. August 1938. Tarifsicherung im Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 32 S. 174.)

Vom 11. August 1938. Behebung des Laderaummangels im Güterfernverkehr.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 33 S. 178.)

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

	Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite
Vom 26. April 1938. Gleisabstände auf Bahnhöfen . . .	773
Vom 22. Mai 1938. Geschäftsanweisung für die Direktoren und die Abteilungsleiter der Reichsbahn-Ausbesserungswerke	645
Vom 16. Juni 1938. Änderung der Bereiche der Oberbetriebsleitungen	624
Vom 30. Juni 1938. Einlösung von Beamtenschecks . . .	673
Vom 4. Juli 1938. Widerruf von Namensänderungen . . .	693
Vom 12. Juli 1938. Abkürzung von Direktionsnamen . .	709
Vom 15. Juli 1938. Auflösung der Reichsbahndirektion Innsbruck	709
Vom 13. Juli 1938. Körperliche Ertüchtigung	725
Vom 20. Juli 1938. Eingliederung der Localbahn A.G. (LAG) in München in die Reichsbahnorganisation . .	727
Vom 22. Juli 1938. Richtlinien für die Förderung der Sieger im Reichsberufswettkampf	745
Vom 2. August 1938. Verlegung der Oberbetriebsleitung Süd nach München	773
Vom 3. August 1938. Einrichtung eines weiteren Reichsbahn-Verkehrsamts im Bezirk der Reichsbahndirektion Breslau	773
Vom 8. August 1938. Laufbahn der Zugbegleitbeamten . .	797

Bücherschau.

Besprechungen.

Schmidt, Dr.-Ing., Wasserbaudirektor, und **Strangmann**, Magistrats-Oberbaurat. Berlin und der Mittellandkanal. Heft 37 der Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin. Verlag Mier & Glasemann, Abteilung Binnenschiffahrtsverlag, Berlin. 1938. 30 Seiten brosch. mit 2 Übersichtskarten und 30 Abbildungen. Preis 2,40 RM.

Der Mittellandkanal steht unmittelbar vor seiner Vollendung, und in diesem Augenblick ist es sicher verdienstlich, wenn der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt in seiner Schriftenreihe zwei auf der Märkischen Binnenschiffahrtstagung im Herbst 1937 zu diesem Thema gehaltene Referate der maßgebenden Berliner Bearbeiter Schmidt und Strangmann erscheinen läßt. Aus beiden Referaten hebt sich ab, daß Berlin als auf Konsum und Verfeinerung orientierte Großstadt nicht etwa in ähnlichem Maße wie Duisburg am anderen (virtuellen) Ende des Kanals sowohl für Versand wie Empfang gleich stark anregende Bedeutung hat, sondern im wesentlichen nur Empfangsplatz für die Kanaltransporte sein wird. Empfangsplatz allerdings in allergrößtem Maße; Strangmann rechnet mit einem Zuwachs an Transportleistung durch den Mittellandkanal gegenüber dem bisherigen gesamten Berliner Wasserverkehr von etwa 30 bis 40 %. Wenn die Transportleistung allerdings auch eine Größe ist, die, gesehen von dem Interesse des örtlichen Platzes Berlin, vielleicht nicht ganz als maßgebend anerkannt werden kann, so ist doch auch schon der Netto-Zuwachsverkehr allein an Gütertonnen, den Strangmann mit über 10 % errechnet, eine sehr beachtliche Zahl. Das Rückfrachtproblem kann für den Mittellandkanal durch den Platz Berlin freilich nicht gelöst werden; Strangmann nimmt aber an, daß auch ohne Berlin aus den Ostprovinzen beachtliche Rückfrachten für den Kanal aufkommen dürften. Und damit mag er weitgehend recht haben, denn wie auch im einzelnen die Frage der zentralen norddeutschen Steinkohlenversorgung schließlich gelöst werden wird: das ist sicher, Schlesien wird sich aufs äußerste an dieser Versorgung zu beteiligen bemühen und die zunächst dem Westen neue Möglichkeiten bietende Wasserstraße sicherlich auch seinerseits von Osten her, und zwar mindestens für das ganze Gebiet, das bisher schon gelegentlich von schlesischer Kohle bestrichen wurde, benutzen. Wie sehr im übrigen gerade der Platz Berlin durch eine schon seit drei Jahrhunderten vorausschauende großzügige Wasserstraßenbaupolitik gefördert worden ist, das geben im einzelnen auch die Ausführungen von Schmidt aufs beredteste wieder. Es wird nicht übertrieben sein, wenn an einer Stelle in der

Schrift gesagt ist, daß nach dem Bau des Mittellandkanals in unserem Vaterland ein einzig in der Welt dastehendes geschlossenes mitteleuropäisches Wasserstraßennetz geschaffen sein wird. Das Allererfreulichste dabei aber ist, daß dieser Ausbau und diese Vollendung des Mittellandkanals in unserer heute so angespannten Zeit keine weiteren großen Bauaufgaben mehr an den Platz Berlin stellt, vielmehr, wie von beiden Schriftstellern wiederholt betont wird, der heutige Ausbau der Berliner Umschlags- und Lade- bzw. Entladeanlagen derart ist, daß auch der gesamte gesteigerte Verkehr im großen und ganzen im schon bestehenden baulichen Rahmen wird abgewickelt werden können. *Dr. W. Spiess.*

Heckhoff, Heinz, Dr. rer. pol. Die Seeschiffahrt in der Außenwirtschaftspolitik. Verlag Gilde-Buchhandlung Heinrich Gonski in Köln. 222 Seiten. Preis 8,— RM.

Die schwere Wirtschaftskrise, die dem Hochstand von 1929 folgte, hatte die Seeschiffahrt auf das schwerste getroffen. Zahlreiche Reedereien waren in ihrem Bestande bedroht.

Dem Drängen nach staatlichen Hilfsmaßnahmen zugunsten der Seeschiffahrt mußten auch Regierungen nachgeben, die sich grundsätzlich von diesen Unterstützungen fernhielten. England führte seine Trampreederhilfe ein, deren Zahlung vom Frachtenindex abhängig gemacht wurde.

Die Verkehrslage besserte sich in den folgenden Jahren, die Aufliegeziffern gingen zurück. Ein fühlbarer Mangel an Schiffsraum machte sich geltend. Die Raten stiegen.

Der Ruf der Reeder nach Staatshilfe verstummte. Die englische Trampreederhilfe fiel automatisch weg.

Wider Erwarten hat sich die Lage der Seeschiffahrt sehr bald nach dieser Erholung wieder verschlechtert. Die Raten gehen zurück, die aufgelegte Tonnage nimmt wieder zu.

Damit mehren sich wieder die Stimmen in der internationalen Seeschiffahrt, die Staatshilfe fordern, Wiederaufleben der bereits gewährten, wie in England, oder Steigerung der Hilfsmaßnahmen in den zahlreichen Ländern, in denen der Staat traditionell für Verluste seiner Seeschiffahrt in irgendeiner Form einsteht.

Die Fragen der Seeschiffahrtspolitik sind also zeitgemäß.

In der Schrift „Die Seeschiffahrt in der Außenwirtschaftspolitik" gibt Dr. Heckhoff einen umfassenden Überblick über die Maßnahmen, die der Staat zum Schutze und zur Förderung seiner Seeschiffahrt treffen kann und im Laufe einer wechselvollen Geschichte getroffen hat. Der Staat kann versuchen, seiner Schiffahrt unmittelbar zu helfen, indem er andere Flaggen vom Verkehr mit seinen Häfen und Kolonien ausschließt. Er kann diesen Verkehr einschränken oder unterbinden, wenn er fremde Schiffe oder Waren, die sie befördern, mit Abgaben höher belastet als die eigenen, wenn er ihnen in seinen Häfen eine ungünstigere Behandlung angedeihen läßt als diesen, oder sie durch Vorschriften über die Nationalität der Schiffsführung und Besatzung oder über die Schiffsvermessung einengt.

Der Staat kann auch mittelbar durch seine Zollpolitik, durch die Tarifpolitik der Eisenbahn und schließlich durch Subventionierung seiner Handelsschiffahrt im Wettbewerb mit den anderen einen Vorsprung geben.

Wie diese Maßnahmen angewendet wurden und welche Wandlungen sich in den Anschauungen hierüber vollzogen, ist eingehend und mit reichem Quellenmaterial dargestellt. Es wäre eine dankenswerte Aufgabe, wenn diese seefahrtpolitische Studie zur Unterlage für wirtschaftswissenschaftliche Untersuchungen über die Wirkungen dieser Maßnahmen auf die beteiligten Länder genommen würde. Die wertvollen Hinweise, die Dr. Heckhoff in dieser Richtung gibt, könnten unter Zugrundelegung jeweils zeitgenössischen Materials vertieft werden. Gewiß würden sich dabei aus der Wirtschaftsgeschichte der Seeschiffahrtsländer wertvolle Schlüsse ergeben.

In den seeschiffahrtspolitischen Maßnahmen wirken sich die wirtschaftlichen Auffassungen der verschiedenen Zeitepochen aus. Stärker als in anderen Zweigen der Volkswirtschaft ergibt sich dabei aber die Abhängigkeit der Länder voneinander. Auch die Fortschritte der Technik und die zunehmenden Bedürfnisse hochentwickelter Volkswirtschaften nach gesteigertem Güteraustausch können bei der schiffahrtpolitischen Einstellung nicht unberücksichtigt bleiben.

So zeigt es sich, daß sich die starren Bindungen auf die Dauer nicht aufrechterhalten lassen, die das Recht der Beförderung von Waren und Fahrgästen grundsätzlich der eigenen Flagge vorbehielten. Mehr und mehr setzte sich die Erkenntnis durch, daß die Seeschiffahrt ein internationales Verkehrsgewerbe ist. Seine Straße ist das freie Meer. Jedes Hindernis fremder Schiffahrt in einem Lande zieht Gegenmaßnahmen der anderen nach sich, die der eigenen Schiffahrt mehr Schaden zufügen können, als durch die Vorteile der Hilfsmaßnahmen aufgewogen wird.

Der Übergang vom Schiffahrtsprotektionismus zur Schiffahrtsfreiheit, bei der Ausnahmen für die Küstenfahrt und den Verkehr mit den Kolonien bestehenbleiben, vollzieht sich im 19. Jahrhundert. England verzichtete auf die Navigationsakte Cromwells und die Gesetzgebung, die sich an sie anschloß. Den letzten Anstoß dazu gab die preußische Kabinettsorder vom 20. Juni 1822, in der die Schiffe aller Nationen mit erhöhten Schiffahrtsabgaben belegt wurden, in deren Häfen preußische Schiffe und Ladungen höheren Abgaben als die nationalen Schiffe und Waren unterworfen waren.

Mit dem Aufstieg der industriellen und kapitalistischen Weltwirtschaft blühte die Seeschiffahrt. Nur ausnahmsweise sahen sich einzelne Länder veranlaßt, ihr beizustehen.

Als sich hierzu, insbesondere während des Weltkrieges und nachher, die Notwendigkeit ergab, wurde ihr in der Regel nicht durch Flaggendiskriminierung, sondern durch Subventionen verschiedenster Art und verschiedenen Grades geholfen.

Je schwerer sich aber die Lage der Schiffahrt gestaltete, desto lauter traten die Wünsche bedrängter Reeder in den Vordergrund, die neben Subventionen auch Maßnahmen der Flaggendiskriminierung forderten. Auch jetzt wieder mehren sich die Stimmen, besonders in Eng-

land, die solche Forderungen erheben. Die schweren Jahre der Weltkrise und die Enttäuschung über den verhältnismäßig kurzen Bestand der Besserung mögen sich in dieser Weise auswirken.

Wie kurzsichtig solche Forderungen sind, zeigen die Ausführungen Dr. Heckhoffs in dem allgemeinen wie in dem besonderen Teil seiner Schrift, in dem er die Entwicklung der Schiffahrtspolitik in den einzelnen großen schiffahrttreibenden Ländern behandelt. Mit Recht kommt er deswegen zu dem Schluß, daß alle Bestrebungen, die auf die Wiedereinführung unmittelbarer Flaggendiskriminierung hindrängen, aus Gründen der Vernunft zurückgestellt und abgelehnt werden sollten.

Dr. Fessler.

Hellauer, Josef, Dr. Dr. h. c. Dr. e. h., Professor an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität Frankfurt am Main. Güterverkehr. Ein Lehr- und Handbuch für Studierende und für die Wirtschaftspraxis. 178 Seiten. Verlag Gustav Fischer, Jena, 1938. Preis brosch. 7,— RM, geb. 8,20 RM.

Nach dem Vorwort faßt der Verfasser selbst das vorliegende Werk nur als eine Bearbeitung und Vervollständigung des von ihm verfaßten „Nachrichten- und Güterverkehr" auf, der im Jahre 1930 in einem Wiener Verlag erschienen und im Archiv 1931 auf den Seiten 1467 bis 1469 besprochen worden ist. Die Anlage des Werkes ist in der neuen Fassung gegenüber der früheren, was gedankliche Disposition betrifft, im wesentlichen nicht verändert, und infolgedessen ist auch die Rezension nicht in der Lage, ihre Bedenken zurückzuziehen, die sie damals gegen Hellauers Darstellung erhob: In diesem Buche über den Verkehr ist zum dispositiven Obergesichtspunkte gemacht nicht der Verkehr selbst, sondern die Verkehrstechnik, also etwa Eisenbahn und Kraftwagen, nicht aber Landgüterverkehr. Damit hat sich der Verfasser von vornherein selbst jede Möglichkeit genommen, z. B. den Kraftwagenverkehr der Reichsbahn an zukommender Stelle ernstlich zu würdigen, obgleich dessen Bedeutung von niemandem stärker behandelt wird als von dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, welch letzterer bei Hellauer eine sehr eingehende Darstellung findet. Über den Kraftwagenverkehr der Reichsbahn findet sich außer dem Schlagwort „Beschäftigungsverträge" nur der eine, wenig aussagende Satz: „Die Reichsbahn baut ihren Kraftwagenverkehr immer mehr aus und ergänzt auf diese Weise in vorteilhafter Weise den Eisenbahnbetrieb." Übrigens ist selbst das Wort „Beschäftigungsverträge" ungenau angewandt insofern, als die Reichsbahn diese Beschäftigungsverträge mit den Kraftwagenunternehmern und nicht mit dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband abschließt, wie dies von Hellauer angegeben wird. — Neu hinzugekommen in der diesmaligen Fassung des Werkes ist, wie auch im Vorwort bemerkt, die Luftfahrt, und wenn mit Rücksicht hierauf die Rezension sachlich sich nur mit diesem neuen größeren Kapitel beschäftigen will, so ist auch hier Unklarheit in den Abschnitten c) Rechtliche Regelung und d) Beförderungsbedingungen und Tarife festzustellen. Die rechtliche Regelung unternimmt zuerst die internationale oder besser gesagt die völker- und öffent-

lich-rechtliche Seite des Luftrechts zu behandeln und ordnet ihr dann auf S. 129 im Anschluß an die Arbeit der Citeja Mitteilungen über das Luftprivatrecht, besser das privatrechtliche Lufttransportrecht nach. Hier aber ist leider überhaupt kein Wort über das innerdeutsche private Lufttransportrecht gesagt, sondern nur die Warschauer Konvention von 1929 für die internationale Luftgüterbeförderung behandelt. Das wäre unbedenklich, wenn unter d) Beförderungsbedingungen und Tarife etwa die grundlegende Mitteilung nachgeholt würde, daß auch für den innerdeutschen Luftgütertransport das Warschauer Übereinkommen zur gesetzlichen Regelung gemacht worden ist. Eine derartige Ergänzung ist aber bei Hellauer nicht zu finden; im Gegenteil findet sich der außerordentlich mißverständliche Satz: „Die ‚Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luft-Güter-Verkehr' der Deutschen Lufthansa sind der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung stark angenähert." Die allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr sind durchaus nicht auf die EVO., sondern auf das Warschauer Übereinkommen abgestellt, und nur das Warschauer Übereinkommen seinerseits ist wieder an das Berner Internationale Übereinkommen für den Eisenbahnverkehr und dieses an das deutsche Eisenbahngütertransportrecht angenähert, welch letzteres heute in der EVO. zusammengefaßt ist. Mit anderen Worten steht heute hinter den allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr als Rechtsbasis das Warschauer Übereinkommen bei nationalen und bei internationalen Transporten, und das mit gutem Recht, weil einmal der gesamte Luftgüterverkehr überhaupt viel zu gering ist, um auch noch die Zerreißung unter zwei verschiedene (nationale und internationale) Rechtsordnungen zu vertragen, und zum anderen, weil bei dem Weitmaß der Entfernungsüberwindung dem internationalen Luftverkehr größere Bedeutung innewohnt als dem nationallokalen Verkehr und auch aus diesem Grunde die internationale Regelung die geeignetere war, um zur rechtlichen Einheitsbasis erhoben zu werden. — Was im übrigen die Verdienste der ersten Fassung des Hellauerschen Buchs betrifft, etwa die Behandlung fernerliegender Materien, wie des Speditionswesens u. dgl. und die außerordentlich umfangreiche Materialsammlung, so können diese Verdienste auch der neuen Auflage vollinhaltlich wieder zugesprochen werden. Zur Zurücknahme der seinerzeit gemachten Vorbehalte bietet andererseits aber die Neufassung leider auch keine Veranlassung. *Dr. W. Spiess.*

Martin, Dr. Friedrich. Eisenbahngeographie Jugoslawiens. Die historische Entwicklung und das heutige Eisenbahnnetz des Kgr. Jugoslawien, geographisch betrachtet. Würzburg 1937. Druck und Verlag wissenschaftlicher Werke Konrad Triltsch. 80 Seiten. 4 Skizzen.

Die Arbeit ist aus einem Oberseminarreferat hervorgegangen und stützt sich auf die Ergebnisse einer Reise im Jahre 1935. Sie geht von dem geographischen Aufbau des Landes aus und untersucht zunächst das Werden des jugoslawischen Eisenbahnnetzes in den historisch bedingten Zeitabschnitten bis 1878, 1878 bis 1900, dem Beginn der Kämpfe

um die Lösung der Balkanfrage, 1900 bis 1918 und 1918 bis 1935. Leider ist den inneren Gründen der Unvollkommenheiten der Aufschließung der Adriaküste, die in dem Antagonismus von Österreich und Ungarn bedingt waren, nicht tiefer nachgegangen. Wir denken heute zu politisch, um nicht den Drang zu fühlen, der äußeren Entwicklung nun auch das innere Gesetz abzulauschen. Von diesem Gesichtspunkte möchte ich auch kaum die Bemerkung für richtig halten, daß Serbien das Ausland zum Bau seiner Bahnen „zu Hilfe rief". Die Großmächte sind mit den Balkanländern wie mit Kolonien verfahren; sie haben ihnen hoch zu verzinsende Kapitalien aufgedrängt und Verkehrswege von Gesichtspunkten der wirtschaftlichen Ausbeutung oder nach imperialistischen Zielsetzungen gebaut, dazu meist technisch noch äußerst schlecht. Die weiteren Unvollkommenheiten des ehemaligen serbischen Netzes aber sind eine Frucht mißverstandenen Parlamentarismus, vielleicht auch eigengesetzlich in ihm bedingt, wo jeder Abgeordnete seinem Kreis einen Schienenstrang verschaffen wollte. Ein großer Zug kam in diesen serbischen Bahnbau, als Rußland wieder als Gegner der Donaumonarchie im Balkan auf dem Plan erschien. Aber die Adriabahn wartet auch heute noch auf ihre Vollendung, so unentbehrlich sie für die Beherrschung der Adriaküste ist. — Dem mehrfach erwähnten Simplon-Orient-Expreß, dieser bedauerlichen Frucht der Versailler Mentalität, konnte bei tieferem Eindringen in die Geschichte dieses Kampfes gegen den verkehrlich günstiger geführten Orientexpreß auch eine wesentlich interessantere Seite abgewonnen werden. Übrigens sollte man nicht Orientexpreß mit dem Simplon-Orient-Expreß vertauschen (S. 3, 44). — In der Charakteristik des heutigen Netzes und seines Verkehrs wäre unter dem Abschnitt „Eisenbahnferne" die Gelegenheit gegeben gewesen, aus einem systematischen Reiseerlebnis heraus auf den Wettbewerb des Autobus einzugehen, die Veränderung, die der Wettbewerb erfahren hat, und auf die Aussichten, die ihm in den eisenbahnarmen Landstrichen Jugoslawiens beigemessen werden können. Ich vermute, daß die Seite 61 bis 63 gebrachten Zahlen nicht mehr die augenblickliche Lage wiedergeben. Die Maßnahmen der Eisenbahnen müssen sich mittlerweile ausgewirkt haben. In dem Abschnitt über den Güterverkehr mit der Karte 3 ist eine Streckenbelegungskarte Achsen je Betriebskm dargestellt („Achs-km je Betriebskm" ist wohl ein Irrtum, wenn man die Erörterungen S. 42 vergleicht). Indes hätte eine Darstellung Tonnen je km ein besseres Bild für die verkehrliche Belastung abgegeben. Nettotonnen je Betriebskilometer ergeben das Bild des verkehrlichen Erfolges. Bruttotonnen je Betriebskilometer lassen im Verhältnis zu der Nettotonnenbelastung Schlüsse über die Betriebsweise zu. In der Untersuchung über die Ursachen des Verkehrs ist eine Stellung zu der Frage, ob die jugoslawischen Tarife billig oder teuer sind, nur unter Berücksichtigung des Lebensindex zu gewinnen, dann sind sie aber kaum als „billig" zu bezeichnen. Der Verfasser geht dann noch auf die Planungen ein und versucht in einem Schlußabschnitt 8 Verkehrsräume Zagreb, Subotica, Osijek-Vinkovsci, Split, Sarajewo, Montenegro, Belgrad, Skoplje abzugrenzen. In dem eingehenden Literaturverzeichnis ist leider ein Druckfehler: „Wetzlaff" muß heißen „Tetzlaff" (auch S. 23), um so bedauerlicher, als gerade

dieses Werk über die deutschen Eisenbahntruppen auf dem mazedonischen Kriegsschauplatz (Berlin 1924) einen wohlverdienten Ruf genießt, völlig vergriffen ist, in zwei Sprachen übersetzt und zur Hälfte seiner einmaligen Auflage im Ausland abgesetzt wurde. — Ich habe den Eindruck, daß in dieser Arbeit das liebenswürdige Entgegenkommen der Jugoslawischen Staatsbahnen, das sich in der Gewährung einer Freifahrt unter 4000 km ausdrückt, nur ein bescheidenes Äquivalent in der Betrachtung der rein verkehrlichen Belange gefunden hat. Nach dieser Richtung hätte einer solchen Arbeit wie jedem ähnlichen künftigen Versuch Rat zur Verfügung gestanden, wie bei einer so wertvollen Gelegenheit eine Menge hochinteressanter Fragen zu klären wären, die ein Studium an Ort und Stelle voraussetzen. Dadurch wird einer solchen Arbeit eine sehr viel persönlichere Note verliehen, und sie hätte dann wirkliche Lücken ausgefüllt, die auch bei sorgfältiger Verwendung der vorhandenen Literatur noch offenstehen. *Dr. Remy.*

Noack, Erwin, Professor Dr. Die Gesetzgebung des Dritten Reiches. 2. Auflage. 175 Seiten. Herausgegeben von Reichsgerichtsrat Dr. Otto Schwarz. Verlag Carl Heymann, Berlin 1938.

Der I. Teil des Reichsgesetzblattes, welcher die wichtigsten Gesetze, Verordnungen usw. umfaßt, zählt seit der nationalsozialistischen Machtergreifung am 30. Januar 1933 bisher schon über 7400 Seiten. Bedenkt man, daß wichtiges weiteres Material in zahlreichen anderen Fundstellen zerstreut ist (Teil II des Reichsgesetzblattes, Ministerialblätter usw.), so erlangt man eine Vorstellung von dem großen Umfang der Gesetzgebung des Dritten Reiches, der das vorgenannte Buch gewidmet ist. Das Wort Gesetzgebung ist dabei im materiellen Sinn von Rechtsnorm überhaupt zu verstehen. Die große Fülle des Stoffes erklärt sich, abgesehen von manchen zeitbedingten Notgesetzen, vor allem dadurch, daß die nationalsozialistische Umwälzung alle Bereiche des Lebens ergriffen hat, sich aber nicht schlagartig, sondern häufig stufenweise fortschreitend entwickelt. Das Bedürfnis nach einem Buche der vorliegenden Art, das einen gedrängten Überblick über die wichtigsten Merksteine der Rechtsentwicklung vermittelt, ist damit ohne weiteres gegeben.

Der gestellten Aufgabe wird das besprochene Werk vollkommen gerecht. In fünf Abschnitten werden behandelt: der staatsrechtliche Aufbau des Dritten Reiches (ein Reich, ein Volk, ein Führer), die Rassengesetzgebung, die Kulturgesetzgebung, die dem Aufbau der deutschen Wirtschaft dienenden Gesetze sowie die Gesetze zur Rechtsanwendung. Im Rahmen dieser Gliederung werden die wichtigsten Gesetze und Durchführungserlasse in einem je nach ihrer Bedeutung wechselnden Umfange behandelt. Die Kunst der Darstellung zeigt sich dabei oft gerade in der Beschränkung, indem der Verfasser mit einem Satze das Wesentliche der Neuregelung mitteilt, was dem Überblick zugute kommt. Dabei ist auch der sachliche Inhalt fast durchweg zutreffend. Eine die Deutsche Reichsbahn betreffende Ungenauigkeit enthält die Bemerkung auf Seite 30, daß die Reichsbahn bisher in ihrer Organisation durch das Versailler Diktat bestimmt gewesen sei (bekanntlich trat die internationale Bindung der

Reichsbahnorganisation erst mit der Annahme des Dawes-Plans und der auf ihn zurückzuführenden Gesetzgebung des Jahres 1924 ein). Im übrigen wird dem Leser die Einarbeitung im einzelnen durch Hinweise auf die wichtigsten Rechtsquellen erleichtert. Im ganzen wird das Buch, das im März 1938 abgeschlossen ist, nicht nur dem Studierenden von Vorteil sein, sondern darüber hinaus namentlich dem praktischen Juristen und allen, die sich einen Überblick über die Arbeit des Dritten Reiches verschaffen wollen, ein wertvolles Hilfsmittel bilden. *Kruchen.*

Broch, Just. Av Norges Statsbaners historie.
Band III. Anleggenes renessance. J. W. Cappelens forlag, Oslo 1937. 134 S.
Band IV. Ofotbanens anlegg og byen som det skapte. J. W. Cappelens forlag, Oslo 1937. 73 S.

Der Historiker der Norwegischen Staatsbahn wartet trotz seines Alters von 84 Jahren fast gleichzeitig mit zwei neuen Schriften auf. In der ersten Schrift wird der Bau der Hamar-Lillehammer-Otta-Bahn, gebaut 1891—96, behandelt, weiter die in den Jahren 1890—96 gebaute schmalspurige Setesdalsbahn, die Kongsvinger-Flisa-Bahn (1891—93), die schmalspurige Eidanger-Brevik-Bahn (1892—95), der erste Teil der Bergensbahn, Voss—Taugevann (1894—1909), die schmalspurige Arendal-Aamli-Bahn (1894—1910), die Kristiania-Gjövik-Bahn (1895—1902), die schmalspurige Egersund-Flekkefjord-Bahn (1896—1904), die Hell-Sunnan-Bahn (1897—1905) und schließlich die Fortsetzung der Solärbahn von Flisa nach Elverum (1908—10).

Es handelt sich also um die Zeit der 90er Jahre, in denen Norwegen sich zum Bau von zehn neuen Bahnen entschloß. Nach einem Jahrzehnt „des Dunkels der 80er Jahre", wie Broch sich treffend ausdrückt, erleben wir die „Wiedergeburt der Anlagen", wie der Titel dieses Bandes richtig getauft ist. Damit hat die Entwicklung des norwegischen Eisenbahnwesens in jenem Jahrzehnt die ihr zukommende Charakteristik erfahren.

Der Verfasser schildert auch hier wie in seinen früheren Schriften die lebhaften politischen Kämpfe um Linienführung und Spurweite. Als ehemaliger Abgeordneter und Eisenbahner an leitender Stelle weiß er genau, was hinter den Kulissen gespielt wurde. Ihm ist nichts unbekannt. Man freut sich über seine scharfe Kritik, weiß man doch, wie berechtigt sie ist.

Auch der weitere Band, der die am 15. Juni 1898 beschlossene und am 14. Juli 1903 dem Betrieb übergebene Ofotenbahn behandelt, bietet viel Anregung. Es handelt sich ja hier um den Bau einer Bahn, die in der ganzen Welt bekannt ist, um die Fortsetzung der schwedischen Lapplandbahn von der schwedischen Grenze nach dem das ganze Jahr hindurch eisfreien Hafen Narvik. Auf dieser Bahn werden die wertvollen schwedischen Eisenerze von Kiruna befördert, so daß dieser Bahn trotz ihrer kurzen Strecke von nur 42 km auf norwegischem Boden eine besondere wirtschaftliche Bedeutung zukommt. Broch erzählt von den englischen Gesellschaften, die einst den Bau ausführen wollten, den Plan aber nach einigen Jahren aus Kapitalmangel aufgeben mußten. Die tech-

nischen und besonders sozialen Schwierigkeiten beim Bau der übrigens seit 1923 elektrisch betriebenen Bahn werden gebührend gewürdigt.

Die gewaltige Entwicklung der Hafenstadt Narvik, die in amerikanischem Tempo eine Welthafenstadt wird, mußte in einer Schrift über die Ofotenbahn, als mit dieser unlöslich verbunden, geschildert werden.

So zieht wieder ein Ausschnitt aus der Eisenbahnpolitik Norwegens an den Augen des Lesers vorüber. Auch diese beiden neuen Schriften machen dem Verfasser Ehre, dem wir nur wünschen, daß er trotz seines Alters uns noch viel von den kommenden Jahren der Entwicklung des norwegischen Eisenbahnwesens erzählen möge. Denn wir nähern uns der Zeitperiode, in der man sich in Haakons Reich zu gewaltigen neuen Bauten entschloß. *Paszkowski.*

Der Dienst im Zuge. Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft, Leipzig C 1, Goethestr. 6. 192 Seiten. 76 Abbildungen. Preis 1,30 RM.

In neubearbeiteter 5. Auflage ist nunmehr das Hilfsheft für das dienstliche Fortbildungswesen „Der Dienst im Zuge" erschienen. Es ist als Hilfsmittel für die Schulung und für den Selbstunterricht der Zugbegleitbeamten bestimmt — und sicherlich wird das schmucke und gut ausgestattete Heft seinen Zweck erfüllen.

Im ersten Abschnitt werden die Fahrausweise und die Vorschriften für ihre Benutzung eingehend dargestellt. Die bunten „naturgetreuen" Abbildungen der einzelnen Fahrausweise geben ein wirklich anschauliches Bild über die Bedeutung und die Vielfältigkeit der Beförderungsmöglichkeiten. Ein zweiter Abschnitt erläutert den Fahrkartenverkauf und die Nachlösung im Zuge sowie die Fahrpreisberechnung. Die für die Nachprüfung so wichtigen Fragen der richtigen Lochung der Fahrausweise wird weiterhin erörtert, wobei der Text durch praktische Beispiele recht gut ergänzt ist. Unter den übrigen Abschnitten verdient noch der Aufsatz „Wir begleiten einen verkehrsgewandten Zugschaffner" besonderer Erwähnung; denn hier wird alles in wirklich ganz unmittelbarer Weise, sprachlich und sachlich ganz einfach, gesagt, so daß das Lehrhafte, das sonst in dem Heft notwendigerweise in Erscheinung tritt, vermieden wird.

Das Heft wird Lernenden, insbesondere aber auch dem Zugschaffner, ein guter Begleiter sein und zu seinem Teil mit beitragen, daß das Zugpersonal seine gewiß nicht leichten Aufgaben zum Wohle der Reichsbahn wie auch zum Wohle der reisenden Volksgenossen gut erfüllen kann. *Dr. Prinz.*

Radtke, Eugen. Die Erstürmung des Douaumont. Reclam, Leipzig 1938. 79 S. Preis 0,35 RM.

Das Büchlein handelt zwar nicht von Eisenbahn- oder Verkehrsdingen, es ist aber der Erwähnung in einer Eisenbahn-Fachzeitschrift wert, weil sein Verfasser, Leutnant d. Res. Radtke, der erste Erstürmer des Douaumont, ein Eisenbahner ist. Er gibt in dem Bändlein einen schlichten, fesselnden Tatsachenbericht der Kampfhandlung und seiner eigenen Erlebnisse bei der Erstürmung des Douaumont.

Radtke, der seinerzeit keine Ordensauszeichnung und keine besondere Anerkennung für seine vorbildliche Waffentat gefunden hat, ist erst 1934 dadurch besonders ausgezeichnet worden, daß er zum Reichsbahnrat befördert wurde. Das Büchlein ist interessant geschrieben und des Lesens wert. *Dr. Genest.*

Stahlbau-Kalender 1938. Herausgegeben vom Deutschen Stahlbau-Verband, Berlin. Bearbeitet von Professor Dr.-Ing. G. Unhold, Chemnitz. 4. Jahrgang. Mit 1182 Textabbildungen. Berlin 1938. Verlag von Wilhelm Ernst u. Sohn. IX und 527 Seiten. Preis geb. 4,50 RM.

Deutschland ist kein Land, das sehr reich an Eisenerzen ist. Es muß mit Stahl und Eisen haushälterisch umgehen. Dazu ist es nötig, daß die Stahlbauingenieure das geistige Rüstzeug der Stahlbauweise in allen Einzelheiten und mit den neuesten Errungenschaften beherrschen. Der Stahlbau-Kalender, der jährlich neu herausgegeben wird und immer die neuesten Ergebnisse der Theorie, der Versuchsforschung und der Praxis bringt, vermittelt den Stahlbauingenieuren in gedrängter Form die Stahlbauwissenschaft nach ihrem neuesten Stande.

Das 527 Seiten umfassende Buch enthält 8 Abschnitte und einen Anhang.

Der erste Abschnitt umfaßt die Grundlagen, das sind die Mathematik, die Werkstoffprüfung und die Lehre von den Spannungen und Formänderungen, der zweite Abschnitt das große Gebiet der Baustatik, der dritte Abschnitt die Vorschriften des Stahlhochbaues, der vierte Abschnitt den Stahlhochbau selbst, der fünfte Abschnitt die stählernen Eisenbahnbrücken, der sechste Abschnitt die stählernen Straßenbrücken, der siebente Abschnitt die Auslandvorschriften und der achte Abschnitt die Profiltabellen. Der Anhang bringt einige wichtige Ergänzungen und ein kurzes deutsch-englisch-französisches Wörterverzeichnis für wichtige Ausdrücke in der Statik, Metallurgie, Stahlbautechnik und Schweißtechnik.

Als besonders wichtige Neuerungen, die der Stahlbau-Kalender 1938 bringt, seien erwähnt:

1. Der Normblatt-Entwurf über Begriffe und Zeichen in der Dauerprüfung.
2. Die neuen Vorschriften über die Ausbeulsicherheit der Stegbleche vollwandiger Stahlträger.
3. Zerstörungsfreie Prüfung von Schweißverbindungen im Stahlbau aus der Feder von Professor Dr.-Ing. habil. A. Matting, Hannover.
4. Eine Abhandlung über die Schweißtechnik im Stahlbrückenbau von Professor Dr.-Ing. K. Klöppel, Berlin.

Der Stahlbau-Kalender ist für den Stahlbau-Ingenieur ein unentbehrliches Mittel, sich schnell über alle einschlägigen Fragen des Stahlbaues Rat zu holen. Seine handliche Form macht ihn auch als Nachschlagebuch auf der Reise und auf der Baustelle sehr geeignet.

Schaper.

Wiederhold, Dr. phil. Metallschutz. Band I. Verlag B. G. Teubner, Leipzig. 106 Seiten. Preis 3,60 RM.

Die Schrift erscheint als Nr. 114 in der Reihe der Veröffentlichungen des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit, herausgegeben vom Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung (AWF) beim RKW. Sie soll kein Handbuch oder Nachschlagewerk sein, vielmehr „einen Überblick über die Ursachen der Korrosion nach dem derzeitigen Stand der Wissenschaft und, auf dieser Grundlage aufbauend, über Schutzverfahren gegen Korrosion und Maßnahmen zu ihrer Verhütung geben".

Um es vorweg zu nehmen: diese ihr im Vorwort gestellte Aufgabe erfüllt die kleine Schrift in hervorragendem Maße, indem sie in gedrängter Kürze, knapper und klarer Sprache, übersichtlicher Gliederung und — bei dem geringen Umfang von nur 106 Seiten im Format Din A 5 — mit erstaunlicher Vollständigkeit dieses wichtige Gebiet der Erhaltungswirtschaft darstellt.

Nach einleitender Klärung der Begriffe Korrosion — Erosion — Hohlsog werden die Erscheinungsformen der Korrosion aufgeführt: die allgemeine gleichmäßige, von der Oberfläche ausgehende Korrosion, der Lochfraß (punktförmige Korrosion), die interkristalline (Gefügeauflockerung), die selektive (Entmischung der Legierungsbestandteile), die Spalt- (in Spalten der Berührungsfläche), die Spannungskorrosion (chemische Beanspruchung unter ruhender Vorspannung stehender Bauteile) und die Korrosionsermüdung (chemischer Angriff bei gleichzeitigen mechanischen Dauerbeanspruchungen, z. B. Schwingungen). Nach kurzer Andeutung der Korrosionsprüfverfahren unter Hinweis auf die Din-Blätter 4850 und 4851 wird den Ursachen der Korrosion bei Anwesenheit von Gasen und Nichtelektrolyten oder von Elektrolyten nachgegangen. Als Übergang zum Korrosionsschutz wird dann die Passivität sonst aktiver Metalle durch Überzug mit schützenden Deckschichten genannt.

Der breiteste Raum der Schrift ist den Schutzverfahren gegen Korrosion gewidmet. Im Abschnitt „Schutz durch Legieren" wird gezeigt, daß angesichts der Ergebnisse bei Aluminiumlegierungen, wo selbst heterogene Legierungen (z. B. Al-Mg) unter bestimmten Bedingungen sich fast ebenso korrosionsbeständig erwiesen haben wie im homogenen Zustand, eine allgemein gültige Regel über den Zusammenhang von Gefügeaufbau und Korrosionsverhalten nicht gegeben werden kann. Es folgt dann der Schutz durch Behandlung des angreifenden Mittels, entweder durch Entfernen oder Unschädlichmachen der angreifenden Bestandteile (z. B. Zusatz von Sulfit und Natronlauge zur Beseitigung von Sauerstoff und Kohlensäure), oder durch angriffhemmende bzw. Schutzschichten bildende Mittel (Alkalien, Kolloide). Daran schließt die Darstellung des wichtigsten und meist angewandten Korrosionsschutzes durch Überzüge. Nach Hinweis auf die Wichtigkeit richtiger Vorbehandlung der zu schützenden Oberflächen durch Entfetten, Entrosten, Entfernen alter Überzüge, Oxydschichten, natürlicher Deckschichten usw. wird die Bedeutung und Herstellung metallischer, organischer und anorganischer Überzüge erläutert. Daß dabei devisensparende Stoffe und Verfahren besonders hervorgehoben werden, kennzeichnet die zeit-

gemäße Einstellung der Schrift. Anschließend werden die noch verhältnismäßig jungen Verfahren zur Erzeugung von Deckschichten durch Einwirkung bestimmter Reagenzien auf das Grundmetall kurz beschrieben (Chromatieren, Phosphatieren, Eloxieren usw.). Schließlich wird noch der elektrolytische Kesselschutz kurz erwähnt (Korrosionserzeugung an auswechselbaren Anoden zur Entlastung anderer gefährdeter Stellen). Im letzten Abschnitt werden Möglichkeiten zur Verhinderung und Einschränkung der Korrosion durch Maßnahmen bei der Herstellung und Verarbeitung der Metalle sowie bei der konstruktiven Gestaltung aufgezeigt.

Eine große Anzahl guter Abbildungen, Skizzen, Schaubilder und Zahlentafeln, zahlreiche Literaturhinweise als Fußnoten und am Schluß des Heftes sowie ein Sachverzeichnis vervollständigen die kleine Schrift, der eine weite Verbreitung gewünscht werden kann. *Wentscher.*

Homberg, Dr.-Ing. Hellmut. Graphische Untersuchung von Fangedämmen und Ankerwänden unter Berücksichtigung starrer Wände. Verlag: Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin. 1938. 42 Seiten, 41 Abbildungen. Preis geheftet 5,60 RM.

Mit den sich im Laufe der Jahre immer mehr vergrößernden Abmessungen der Schiffe wuchsen auch die Anforderungen, die von der Schiffahrt an die Höhe von Ufermauern, Kajemauern und Schleusenwänden gestellt werden müssen. Die Grundbautechnik ging daher für die Einfassung derartiger Geländesprünge von der einfachen Spundwand zur Ausführung teurer schwerer Kastenspundwände über. Es entsteht die Frage, ob es nicht bezüglich der Kosten und auch des Stahlverbrauchs wirtschaftlicher sei, diese Aufgabe durch den Bau von Fangedämmen, die als doppelte Spundwandbauwerke ausgebildet werden, zu bewältigen.

Da es für die Berechnung solcher Fangedämme und Ankerwände nur wenig Unterlagen gibt und auch noch Lücken in der Theorie vorhanden sind — ein Umstand, der, solange es sich bei Fangedämmen nur um Behelfsbauten handelte, nicht sehr ins Gewicht fiel —, unternimmt es der Verfasser in der vorliegenden Arbeit, Klarheit in den Kräfteansatz bei breiten Fangedämmen mit starren Wänden zu bringen und ein einfaches Berechnungsverfahren zu entwickeln.

Er bespricht zunächst kurz die bisher bekannten Verfahren von Brennecke-Lohmeyer, Agatz, Hager und Krey und weist auf die in ihnen zum Teil enthaltenen Widersprüche oder Lücken hin. Sodann entwickelt er auf Grund der klassischen Erddrucktheorie ein neues Verfahren zur Berechnung des Erddrucks im Fangedamm und der Größe und Verteilung des Erdwiderstandes im Fangedamm und vor Ankerwänden. Die Ergebnisse der Erddruckberechnung stimmen mit den Versuchen von Henderdor sehr gut überein. Die Erdwiderstandsergebnisse konnten dagegen noch nicht durch Versuche nachgeprüft werden.

Da jedoch mit dem kleinstmöglichen Erdwiderstand gerechnet wird, bestehen gegen die Anwendung des Verfahrens keine Bedenken. Da es die Größe des Erdwiderstandes im gestörten Bereich angibt, ist es möglich, die Ankerwände weiter nach vorn als bisher üblich zu rücken und eine volle Ausnutzung der Ankerspundwände und stark verringerte Ankerlängen zu erhalten, und eine größere Wirtschaftlichkeit der Spundwandstützwerke bei gleicher Sicherheit zu erzielen.

Der zum Schluß des Heftes gebrachte Vorschlag für den Gang der Berechnung von breiten Fangedämmen auf Grund der abgeleiteten Formeln erscheint durchaus brauchbar und zur Vermeidung von Baustoffverschwendung infolge zu sehr gefühlsmäßigen Bauens derartiger Gebilde geeignet zu sein. *K. Brückner.*

Höfer, Max. Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbogen mit und ohne Übergangsbogen. Begründet von O. Sarrazin und H. Oberbeck. Für Teilung des Kreises in 400 Grad. Berlin 1938. Verlag von Julius Springer. VII, 368 Seiten. 38 Abbildungen, Preis 7,50 RM gebunden.

Bereits seit mehreren Jahrzehnten waren Bestrebungen im Gange, in der Landesvermessung die unzweckmäßige 360-Grad-Teilung des Kreises durch die bequemere 400-Grad-Teilung zu ersetzen. Trotzdem kam die Sache nicht recht vorwärts, offenbar weil es an dem Mut fehlte, das als zweckmäßig Erkannte durchzusetzen auch gegen gewisse Hemmungen und Widerstände. Dies ist jetzt anders geworden, wie auf vielen anderen Gebieten, so auch hier: Die 400-Grad-Teilung des Kreises wird nunmehr endgültig eingeführt, und alle vermessungstechnischen Tafelwerke und dergleichen dürfen künftig nur noch mit dieser Teilung gedruckt werden. Diese Umstellung bedeutet selbstverständlich für die Verlage derartiger Werke eine starke Belastung. Der Verlag Springer ist mit gutem Beispiel vorangegangen, indem er das bekannte Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbogen, dessen letzte, 52. Auflage, erst vor zwei Jahren erschien, auf die 400-Grad-Teilung umgearbeitet herausgebracht hat.

Trotzdem das Taschenbuch bereits bei den letzten 8 Auflagen durch Höfer wesentlich ergänzt und umgearbeitet worden war, trug es bisher immer noch die Namen seiner Urheber Sarrazin und Oberbeck. Infolge der Umrechnung auf die 400-Grad-Teilung ist nun aber vom ursprünglichen „Sarrazin" überhaupt nichts mehr übrig geblieben; daher wird das Buch von nun an unter dem Namen seines wirklichen Verfassers Höfer segeln.

Die letzte Auflage des „Sarrazin" brachte als wesentliche Neuerung Tafeln für lange Übergangsbogen nach der verbesserten kubischen Parabel, die auf einen Vorschlag von Petersen zurückgeht. Der neue „Höfer" bringt die 400-Grad-Teilung und eine übersichtlichere Druckweise der Tafel I, sonst aber keine Änderung, abgesehen von der Ausmerzung einiger Druckfehler.

Für eine künftige Auflage seien folgende Anregungen gegeben:

Auf S. 6, Zeile 9 muß es 0,6 m/s^2 heißen statt 0,4 m/s^2.

Im Abschnitt II sollte auf die besondere Übergangsbogen- und Rampengestaltung bei Gegenbogen ohne Zwischengerade hingewiesen werden, desgleichen auf die bei der Reichsbahn neuerdings zugelassene und bewährte Gleisbogengestaltung mit geschwungenen Rampen.

Auf S. 33 fehlt bei dem Schrifttumsnachweis zum Evolventenverfahren (Winkelbildverfahren) das Buch „Abstecken und Vermarken von Gleisbogen nach dem Winkelbildverfahren", Berlin 1937, das die ausführlichste Behandlung dieses Verfahrens darstellt, die bisher erschienen ist.

Wenn auch jetzt die Gleisbogenabsteckungen in der Regel ohne Benutzung von Tafelwerken nach dem Winkelbildverfahren erledigt werden, so wird dennoch das Taschenbuch von Höfer auch künftig nichts von seiner allgemeinen Beliebtheit einbüßen, besonders im Hinblick auf die großen Neubauten der Zukunft (Autobahnen, Kanäle usw.). Alle, die bei diesen Aufgaben mitarbeiten, sei es beim Entwurf oder bei der Ausführung, und alle, die sich kurz über die Grundlagen der Bogengeometrie unterrichten wollen, werden mit Vorteil dieses ausgezeichnete Werk benutzen. *Dr. Gerhard Schramm.*

Sahling, B., Techn. Reichsbahn-Oberinspektor. Die Schweißtechnik des Bauingenieurs. Handbücherei des „Bahn-Ingenieurs", Heft 1. Abgeänderter Sonderdruck aus dem 54. Jahrgang (1937) des „Bahn-Ingenieurs", Fachzeitschrift für die Ingenieure im Eisenbahn- und Autobahnwesen. 1938. Otto Elsner, Verlagsgesellschaft. 74 Seiten mit 151 Textabbildungen. Preis geh. 2,40 RM.

Die Schweißtechnik ist die neueste Errungenschaft des Stahlbaues. Sie ist heute deshalb besonders wichtig, weil bei den großen Anforderungen der gegenwärtigen gewaltigen Bauaufgaben mit dem Stahl sehr haushälterisch umgegangen werden muß und durch die Anwendung der Schweißtechnik im Stahlbau sehr viel Stahl gespart werden kann. Aus diesem Grunde ist das vorliegende Buch, das eine sehr gute Übersicht über die Entwicklung der Schweißtechnik und ihre Anwendung im Stahlbrücken- und Stahlhochbau gibt, sehr willkommen.

Das Buch ist in neun Abschnitte gegliedert: I. Einleitung. II. Grundbegriffe des Schweißens. III. Berechnungsgrundlagen nach den Schweißvorschriften. IV. Bauliche Durchbildung geschweißter Bauwerke. V. Ausführung geschweißter Stahlbauten. VI. Untersuchung der Schweißnähte. VII. Allgemeine Bestimmungen über das Schweißen nach DIN 4100, DV 848 und DIN 4101. VIII. Die Kosten geschweißter Stahlbauten. IX. Bisherige und voraussichtliche weitere Entwicklung der Schweißbauweise im Stahlbau. Ein Anhang enthält eine Übersicht über die bei der Lichtbogenschweißung vornehmlich benutzten Schweißmaschinen, eine Zusammenstellung der Angaben, die nach den Schweiß-

vorschriften in den Entwurfszeichnungen enthalten sein müssen, und ein Verzeichnis einschlägiger Veröffentlichungen.

Das Buch ist sehr übersichtlich aufgebaut und klar und mit großer Sachkenntnis geschrieben. Sein Studium sei allen Ingenieuren und Studierenden, die sich mit dem Stahlbau befassen, warm empfohlen.

Wie bei jeder technischen Neuerung hat es auch bei der Anwendung des Schweißverfahrens im Stahlbrückenbau an einigen Fehlschlägen nicht gefehlt. Die Ursachen dieser Fehlschläge sind aber jetzt aufgeklärt, und man ist sich über die Mittel und Wege, die Fehlschläge zu vermeiden, klar. Das Schweißverfahren wird weiter im Stahlbrücken- und Stahlhochbau angewendet werden und es wird viel dazu beitragen, Stahl zu sparen. *Schaper.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Filme der Verkehrswissenschaft. Verlag Reichsbahn-Filmstelle, Berlin SW 11, Hallesches Ufer 76. 214 Seiten.

Jonas, Dr. Martin. Die Zivilprozeßordnung. 2 Bände. Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen. Band 1 = 400 Seiten, Preis 12,50 RM, Band 2 = 320 Seiten, Preis 10,00 RM.

Judtmann, Otto. Motorzugförderung auf Schienen. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22-24. 286 Seiten. 108 Abbildungen. Preis 24,— RM.

Niederstraßer, Leopold, Reichsbahnrat. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. Verlag Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft mbH., Leipzig C 1, Goethestraße 6. 480 Seiten. Preis 8,50 RM.

Oberbach, Dr. jur. Hans. Allgemeine Versicherungsbedingungen für Haftpflichtversicherung. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin W 35, Woyrschstr. 13. 280 Seiten. Preis 9,20 RM.

Stahl im Hochbau. Verlag Stahleisen mbH., Düsseldorf, Ludwig-Knickmann-Straße 27. 770 Seiten. 2000 Abbildungen. Preis geb. 12,— RM.

Wiedenfeld, Kurt, und **Most**, Otto. Fragen der Transportpreisbildung und der Kraftverkehrswirtschaft. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag, Münster i. W., Johannisstraße 9. 39 Seiten. Preis 1,50 RM.

Wiedenfeld, Kurt. Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22-24. 143 Seiten. Preis 6,— RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

47. Jahrg. Nr. 25 bis 33. Vom 18. Juni bis 13. August 1938.

(25:) Die Einbeziehung der Kleinbahnen in den Geltungsbereich der neuen deutschen EVO. — (26:) Motorisierung und Gütertarife im Land Österreich. — Zuführung der Güter nach der künftigen deutschen EVO. — (27:) Die Durchrechnung zwischen dem Altreich und dem Lande Österreich. — (31:) Einheitsgebührentarif für den Rollfuhrdienst auch im Lande Österreich. — Die Tarifklassen E—G im gewerblichen Güterfernverkehr. — (32:) Güterfernverkehrsgesetz im Lande Österreich. — (33:) Neuorientierung der rumänischen Tarifpolitik.

Der Bauingenieur. Berlin.

19. Jahrg. Heft 25/26 bis 27/28. Vom 20. Juni bis 10. August 1938.

(25/26:) Dichtungsarbeiten am Engelbecken in Berlin. — (27/28:) Die Boulder-Sperre. — (31/32:) Versuche mit Natursteinmauerwerk für die Neckarbrücke bei Beihingen im Zuge der Autobahn Stuttgart—Heilbronn. — Die Reichsautobahnbrücke über das Waschmühltal bei Kaiserslautern.

Die Bautechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 26 bis 35. Vom 17. Juni bis 19. August 1938.

(26:) Gestaltung der Widerlager massiver und stählerner Brücken. — Internationale Aussprache in Zürich über die Schweißtechnik im Brückenbau. — (27:) Die Nordrampe der transiranischen Eisenbahn. — Geologische Verhältnisse und Trassenführung. — Aus Untersuchungen über die beim Schweißen von Brückenträgern entstehenden Spannungen. — (28:) Die Erneuerung der Ufermauer am Lustgarten in Berlin. — (32:) Setzungen durch Grundwasserabsenkung. — (33:) Über die zukünftigen Aufgaben der Sandprellböcke. — (34:) Einiges über die Gestaltung massiver Bogenbrücken. — (35:) Der Bau der Reichsstraßenüberführung in Freising bei München.

Braunkohle. Halle/S.

37. Jahrg. Heft 30 bis 31. Vom 23. bis 30. Juli 1938.

(30/31:) Untersuchungen über zweckmäßige Formen von Schienenunterlagsplatten und Gleisrücklaschen.

Chronique des transports. Paris.

17. Jahrg. Nr. 12 bis 13. Vom 25. Juni bis 25. Juli 1938.

(12:) La Compagnie du Chemin de Fer de Paris à Orléans en 1937. — „Notre Métier", revue des Cheminots de France. — (13:) Les derniers „trains" de décrets-lois et les transports. — Le développement des services d'autorails en France. — Le réseau du Nord en 1937.

Deutsche Bauzeitung. Berlin.

72. Jahrg. Nr. 25 bis 32. Vom 22. Juni bis 10. August 1938.

(25:) Zur Frage der Enteignungsentschädigung. — (26:) Die Schwierigkeiten bei der Grundstücksschätzung. — (32:) Verkehrsentlastung bei Stadtumbau.

Der deutsche Volkswirt. Berlin.

12. Jahrgang. Nr. 39 bis 46. Vom 27. Juni bis 12. August 1938.

(39:) Ostmärkischer Außenhandel. — (40:) Industrielle Preisverhältnisse und Preisangleichung in Österreich. — (46:) Vorbeuge gegen Brandschaden.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

35. Jahrg. Heft 24 bis 33. Vom 23. Juni bis 18. August 1938.

(24:) Der Arbeitseinsatz in der Bauwirtschaft. — (25:) Deutsche Rohstoffwirtschaft im Weltkriege. — (30:) Wagengestellung wieder gestiegen. — (31:) Reichsbahngüterverkehr jahreszeitlich gesunken. — Der Personenverkehr im Juni. — (32:) Weiterhin starke Anspannung des Wagenparks der Reichsbahn. — Kräftig steigende Reichsbahneinnahmen. — (33:) Einführung des Güterfernverkehrsgesetzes in Österreich.

Das Eisenbahnwerk. Berlin.

17. Jahrg. Heft 7. Juli 1938.

Über einige wichtige neuzeitliche Werkzeuge für Eisenbahnwerkstätten. — Herstellung von Hohlachsen für Eisenbahnfahrzeuge.

Engineering. London.

Nr. 3779 bis 3784. Vom 17. Juni bis 22. Juli 1938.

(3779:) Heat balances for locomotive boilers. — Railcar with mechanical transmission. — (3782:) New „Flying Scotsman" trains for the London and North Eastern Railway. — (3784:) 4,400-B.H.P. Diesel electric locomotive for the Roumanian State Railways.

Le Génie Civil. Paris.

Band 113. Nr. 7. Vom 13. August 1938.

Le gain de puissance obtenu avec les locomotives carénées.

Glasers Annalen. Berlin.

62. Jahrg. Band 122. Heft 12 bis 15. Vom 15. Juni bis 1. August 1938.

(12:) Die Entwicklung der selbsttätigen Signalanlagen der S-Bahn. — (15:) Die Aufgaben des Betriebs-Maschinendienstes beim Fischereihafen Wesermünde-Geestemünde. — Axialdruck. — Drahtseilbahnen zur Verbindung entlegener Rohstoffgruben mit Eisenbahnen.

Industrielle Psychotechnik. Berlin.

15. Jahrg. Heft 4/6. April/Juni 1938.

Berechtigung der charakter-psychologischen Eignungsprüfung.

The journal of the institute of transport. London.

Nr. 9. Juli 1938.

The price of transport. — The conception of public utility in relation to transport.

Juristische Wochenschrift. Berlin.

67. Jahrg. Heft 25 bis 32. Vom 18. Juni bis 6. August 1938.

(25:) Der Lizenzvertrag im Urheberrecht. — (26:) Die Wertzuwachssteuer bei Veräußerung von Grundstücken aus früherem Gesellschaftsbesitz. — (28/29:) Die Einlegung und Begründung im Dienststrafverfahren — (32:) Die offenstehende Eisenbahnschranke — eine Streitsache vom Standpunkt der Verkehrsgemeinschaft aus gesehen.

Die Lokomotive. Wien.

35. Jahrg. Nr. 6. Juni 1938.

Der Dampfstromlinienzug mit Zweistockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. — Maschinentechnisches aus dem Jahresbericht 1936 der DRB. — Lokomotivgeschichte der K. Ferdinands-Nordbahn II. — Die schwersten Lokomotiven der Welt. — Die russische 1 E Kondensator-Lokomotive.

Manchurian Economic Review. Harbin.

5. Jahrg. Nr. 14 bis 15. Juli bis August 1938.

(14:) The new Railway tariffs. — (15:) German-Manchu pact.

Meddelelser fra Norges Statsbaner. Oslo.

13. Jahrg. Nr. 2 bis 3. April bis Juni 1938.

(2:) Verkehrstechnik. — Betriebsergebnisse des Staatsbahnkraftwagenverkehrs im Jahre 1936. — (3:) Die Eröffnung der Südlandbahn bis Kristiansand.

Nordisk Järnbanetidskrift. Stockholm.

64. Jahrg. Nr. 3 bis 6. März bis Juni 1938.

(3:) Die Verkehrszählung im Kopenhagener Nahverkehr am 9. Dezember 1937. — Der Schienenautoverkehr bei der Schwedischen Staatsbahn. — Einstufung der Verkehrsdienststellen bei der Post- und Telegraphenver-

waltung sowie der Staatsbahn in Schweden. — (4:) Der Triebwagenpark der Norwegischen Staatsbahn. — Berlins Umgestaltung. — Erfahrungen einer Studienreise durch die Tschechoslowakei, Österreich und Italien. — (5/6:) Die Tarifreform der Finnischen Staatsbahn. — (5:) Verwaltungsordnung der Norwegischen Staatsbahn. — Versuche der Norwegischen Staatsbahn mit vereinfachter Abfertigung und Abrechnung im Stückgutverkehr. — Zugtelegraphie in langen Güterzügen. — Gemeinschaftstelegrammverkehr zwischen der Staatsbahn und der Reichstelegraphenverwaltung. — Der Privattelegrammverkehr auf den Eisenbahnen in Schweden. — 50jähriges Bestehen der Pensionskasse der schwedischen Privatbahnen. — (6:) Die Südlandbahn bis Kristiansand.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

93. Jahrg. Heft 12 bis 16. Vom 15. Juni bis 15. August 1938.

(12:) Dampflokomotiven mit 20 at Kesseldruck und einfacher Dampfdehnung. — Dieselelektrische Lokomotive von 4400 PS Leistung für die Rumänischen Staatsbahnen. — Neuzeitliche Lokomotivbehandlungsanlagen in England. — Die neuen Schnelltriebwagen der vormaligen Österreichischen Bundesbahnen. — Dampferzeuger für die turboelektrischen Lokomotiven der Union-Pacific-Bahn. — Amerikanische und englische Diesel-Verschiebelokomotiven. — (13:) Festigkeitsversuche an geschweißten Eckverbindungen. — Über den Wagenlauf zweiachsiger Güterwagen. — (15:) Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Tagung des Technischen Ausschusses in Koblenz. — Das Ausfahren von Eisenbahnfahrzeugen aus nicht überhöhten Gleisbögen. — (16:) Neuartige Maschinenanlagen für Verbrennungstriebwagen. — Die Entwicklung der Oberbauberechnung. — Die Ergänzung der Hauptsignale durch besondere Zeichen.

Railway Age. New York.

Band 104, Nr. 23, bis Band 105, Nr. 6. Vom 4. Juni bis 6. August 1938.

(23:) Modernization produces new station effect at moderate cost. — N. Y. O & W restyles summer passenger train. — Survey yields new facts on railway buying. — New friction bolster spring. — Advertising bus service. — (24:) Missouri & Arkansas rail cars. — Southern Pacific to build 30-mile line diversion. — Terminal Vs main-line operation. — (25:) Pullman builds new equipment for broadway and century trains. — I. C. C. disapproves M & St. L. dismemberment. — Superintendents hold most succesful convention. — (26:) Finding the answer to the rail joint problem. — First final plan of reorganization by I. C. C. — High-tensile steels demonstrate durability as car material. — (1:) What the shipper wants. — Bangor & Aroostook orders 500 box cars for newsprint lading. —(2:) 100 years of rail mail service. — Eastern Roads get 2,5 cent coach fare. — Materials testing group meets at Atlantic city. — Ten articulated locomotives for the D. a. R. G. W. — Mechanical division reports presented at general committee meeting. —

(3:) New trains of the L. a. N. E. have luxurious appointments. — Rutland asks wage cut; seeks abandonment. — Short-arm gates added to flashing-light crossing signals. — Railroad construction indices for 1937. — Locomotive boiler water — a big problem on the Railways. — Deadheads of 1937. — (4:) Government reorganization and the commission. — Effect of R. R. situation on buying and employment. — Wage parleys begun at Chicago. — Locomotive axle testing. — Railway inventories under liquidation. — $ 313,152,000 of Railway buying in six months. — (5:) Belt Railway rebuilds clearing classification yard. — Renovated Western Maryland coaches are air conditioned. — 60-hour week for truck drivers. — Workers take over Mexican Railways. — (6:) D. a. R. G. W. builds new testing laboratory. — The friction of brake shoes at high speed and high pressure. — Bus travel booklet.

Railway Gazette. London.

Band 68/69, Nr. 24, bis Band 70, Nr. 6. Vom 17. Juni bis 5. August 1938.

(24:) Asbestos wearing surfaces for locomotives and rolling stock. — Arc welding in Indian station roofing. — New steel passenger coaches for China. — Signalling on the gare of Lyon, Paris. — (24:) An exhaust turbine locomotive. — Bridge strengthening by welding in the Sudan. — New-stream-lined 4-6-2 type express locomotive, L. M. S. R. — (1:) Container handling in Germany. — New buffet cars, Southern Railway. — New tube rolling stock. — P. W. I. summer convention in Germany. — (2:) New 0-6-2 type tank locomotive for the war department. — New flying Scotsman trains, L. N. E. R. — (3:) A remarkable boiler explosion in France. — (4:) New Argentine coaching stock. — An effective fastening for flat-bottom track. — Mr. Cantlie on minimising the risk of telescoping. — A new shock-absorber. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (5:) Modernised trains, Southern Railway. — Lübeck-Büchen double-deck trains. — The L. M. S. R. school of training. — (6:) Presenting the facts about accidents. — Power signalling circuits. — A unified colonial Railway service? — 4-6-2 type locomotives, L. M. S. R. — Rebuilt locomotives with welded cylinders in France. — (Supplement:) Diesel Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

Mai bis Juli 1938.

(Mai:) Four interlockings combined. — New York central accident. — Remote control on the D. & R. G. W. — C. T. C. replaces staff system on the Milwaukee. — (Juni:) All relay plant replaces mechanical interlocking. — All relay interlocking replaces crossing gate. — North shore installs automatics. — Northern Pacific completes main-line signaling. — Frisco installs retarding barriers. — (Juli:) Rock Island installs 467 miles of automatic blocks. — Signaling and spring switches on Southern. — Superintendents discuss signaling. — Electric semaphore lamps on the Great Western.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

2. Jahrg. Heft 7. Juli 1938.

Die Arbeit der Reichsstelle für Raumordnung. — Der Fremdenverkehr Pommerns in der Planung.

Die Reichsbahn. Berlin.

14. Jahrg. Heft 24 bis 33. Vom 15. Juni bis 17. August 1938.

(24:) Die Erzversorgung der deutschen Eisenindustrie und die frachtliche Mitwirkung der Reichsbahn. — Finanzfragen der ehemaligen österreichischen Bundesbahnen. — (25:) Die Neueingliederung der Reichsautobahnen in die Reichsverwaltung (Reichsgesetz vom 1. Juni 1938). — Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 27. Juni 1933. — I. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen" vom 7. August 1933. — (26:) Der Schutz des geistigen Eigentums im Patentrecht. — Die Ausschmückung des Hauptbahnhofs Stettin anläßlich des Gautreffens des Gaues Pommern vom 10. bis 12. Juni 1938. — (27:) Die Hochbauten der Reichsbahn an der Neubaustrecke Heydebreck—Gr. Strehlitz. — Der Bahnhofsvorplatz Düsseldorf Hbf. — (28:) Aus der Baugeschichte des Heidelberger Hauptbahnhofs. — (29:) Eisenbahn- und Seefrachttarife. — Preisrecht und Beschaffung. — (30:) Der Zuckerrübenverkehr im Bezirk der Reichsbahndirektion Erfurt. — (31:) Malerischer Schmuck in Empfangsgebäuden. — (32:) Das Empfangsgebäude Düren nach dem Umbau. — Aufgaben, Entwicklung und Zusammenarbeit der Wohlfahrtseinrichtungen der Deutschen Reichsbahn. — (33:) 50 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt a. M.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 59. Nr. 25 bis 32. Vom 18. Juni bis 6. August 1938.

(25:) Die Haftung hinsichtlich der öffentlichen Sachen. — Zur Regelung der Bebauung — Ein dringendes Problem der Gesetzgebung. — (26:) Das österreichische Wasserrecht. — Das österreichische Wegerecht. — Verleihung durch Gesetz — Eine verwaltungsrechtliche Studie. — (27:) Das österreichische Unterrichtswesen. — (32:) Zur Neuordnung des Wasserrechts im Reiche.

Revue générale des Chemin de fer. Paris.

57. Jahrg. 2. Halbjahr. Nr. 1 bis 2. Vom 1. Juli bis 1. August 1938.

(1:) Signalisation et acuité visuelle. — Couplage et jumelage des autorails. — Les efforts retardateurs développés par les freins à sabots. — (2:) Les enclenchements de transit et d'approche. — Construction et aménagement d'un wagon Isy à gabarit anglais destiné au transport de caisses de grande longueur et d'automobiles.

Ruhr und Rhein. Essen.

19. Jahrg. Heft 25 bis 32. Vom 24. Juni bis 12. August 1938.

(25:) Kleinbahnen und Reichsbahn. — (26:) Wohnungsbau 1937. — (30:) Finanzausgleich und Gemeindefinanzen. — (31:) Verkehrsförderung im Grenzland. — (32:) Reichsbahnfinanzen.

S. B. B.-Nachrichtenblatt. Bern.

15. Jahrg. Heft 6 bis 7. Juni bis Juli 1938.

(6:) Der Bau des zweiten Gleises Emmenbrücke—Fluhmühle—Sentimatt. — (7:) Von der Pfändbarkeit der S. B. B.-Pensionen. — Die neue Bahnbrücke über die Thièle in Yverdon. — Plauderei über das russische Eisenbahnwesen.

Türkische Eisenbahnzeitschrift (Demiryollar Dergesi).

13. Jahrg. Heft 155 bis 161. Januar bis Juli 1938.

(155:) Die großen europäischen Häfen (Dunkerque). — Verteilung der Güterwagen. — Internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr. — Die bulgarischen Staatsbahnen. — Geschichte der irakischen Eisenbahnen. — Kampf gegen Unfälle auf Übergängen in Schienenhöhe. — Heizer bei großen Lokomotiven. — (156:) Inbetriebnahme der Strecke Sivas—Malatya und der Station Divrik (Eisenerzminen). — Beschreibung der Strecke Sivas—Erzurun. — Moderne Straßen und deren Beleuchtung. — Luftschutz auf den deutschen Reichsbahnen. — 100jähriges Bestehen der russischen Eisenbahnen. — Die rumänischen Staatsbahnen im Jahre 1936. — Die Pensionskasse der türkischen Staatsbahnen im Jahre 1936. — Besuch jugoslawischer Eisenbahnbeamter in Ankara. — Die deutschen Eisenbahnfilme in England. — (157:) Beschreibung der Strecke Sivas—Malatya. — Eisenbahnwesen auf der Pariser Weltausstellung 1937. — Auswirkungen des Automobilwettbewerbes und der Weltwirtschaftskrise auf die Eisenbahnen. — Die dänischen Staatsbahnen im Jahre 1936. — (158:) Bedeutung und Entwicklung der türkischen Verbindungsbahnen. — Stundengeschwindigkeiten der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1936/37. — Jahrhundertfeier der österreichischen Eisenbahnen. — Beförderungsdokumente. — Automatischer und Fernbetrieb auf Rangierbahnhöfen. — Bilder vom Transitverkehr mit Iran. — (159:) Verlängerung der Bahn Fevsipasa—Diyarbekir bis an die iranische und irakische Grenze. — Schaffung einer direkten Landverbindung von London nach Indien. — (160:) Der Bahnbau Sivas—Erzurun. — Der Hafen Le Havre. — Dieselwagen auf deutschen Bahnen. — Der türkische Verkehrsminister zum neuen Budget. — (161:) Die Tarifpolitik der türkischen Staatsbahnen. — Die englische Presse zum türkischen Transitverkehr vom Schwarzen Meer nach Iran. — Bau der transiranischen Eisenbahn. — Elektrisierung auf deutschen Bahnen.

Verkehrstechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 12 bis 15. Vom 20. Juni bis 5. August 1938.

(12:) Schienentriebwagen der tschechoslowakischen Staatsbahnen. — Der Umbau der Reichshauptstadt. — Die Zusammenarbeit von Schiene und Straße in Frankreich. — (13:) Die Regelung der Werbung im Verkehr. — (15:) Der Personenverkehr der Straßenbahnen im Jahre 1937/38. — Vom Bau der Münchener U-Bahn. — Beförderungssteuer-Vergünstigungen im Arbeiter-Berufsverkehr.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Berlin.

Band 6. Heft 1/2. Juli/August 1938.

Die gesetzliche Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers auch vor beschranktem Eisenbahnübergang. — Zur Frage der Auswirkung von Auslobungen. — Die Rechtsgrundlagen der Zulassung zu Eisenbahnunternehmen, insbesondere zu Kleinbahnen.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

17. Jahrg. Heft 6 bis 7. 1938.

(6:) Güterhaftung bei Beförderung im Eisenbahn- und Kraftfahrzeugverkehr. — Maschinen müssen gut verladen werden, um unvermeidlichen Stößen standhalten zu können. — Der Untergang des Anspruchs gegen die Reichsbahn aus dem Frachtvertrage. — Das Unternehmen „Reichsautobahnen" Reichsbehörde. — (7:) Straßenbahn und Fahrgast. — Wann haftet die Reichsbahn oder der Spediteur für den Schaden? — Das Rechtsverhältnis zwischen Verlader und Reichsbahn bei Anforderung von Wagen. — Zum Verhältnis zwischen Spediteur und Absender.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

32. Jahrg. Heft 26 bis 33. Vom 29. Juni bis 17. August 1938.

(26:) Allgemeine Verkehrsprobleme in Afrika. — Die Tagung des WVV. in Hamburg. — (27/28:) Bericht über eine Reise nach den Vereinigten Staaten zum Studium amerikanischer Bahnhofshäuser und ihrer Zufahrtsstraßen. — (30:) Die Entwicklung des Verkehrswesens in der Ostmark. — Die Neuregelung der Verhältnisse der Reichsautobahnen. — (31:) „Erstrebtes und Erreichtes." — (32:) Tankanlage an den Reichsautobahnen. — Beitrag zur Berechnung von Fahrzeitzuschlägen. — (33:) Verbindungen zwischen Heimat und Kolonien. — Das verkehrswissenschaftliche Institut in Stuttgart.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 82. Nr. 25 bis 33. Vom 18. Juni bis 13. August 1938.

(25:) Die Gewichtsabhängigkeit des Fahrwiderstandes und ihr Einfluß auf die Wirtschaftlichkeit von Leichtmetall-Fahrzeugen. — Ergebnisse der Abnahmefahrten mit der 1400-PS-Diesellokomotive der Reichsbahn

mit Flüssigkeitsgetriebe. — (26:) Reichsautobahn-Brücke über das Teufelstal bei Jena. — Beseitigung von Gebäude-Erschütterungen. — (30:) Elektrisierung der ehem. Österr. Bundesbahnen. — Lokomotiv-Treibstangen und Kolbenstangenbefestigungen. — (33:) Entwicklungsrichtungen im Kraftfahrwesen. — Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau.

Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Wien.

90. Jahrg. Heft 25/26 bis 27/28. Vom 24. Juni bis 15. Juli 1938.

(25/26:) Eisenbahn- und Transportwesen, Industrie und Technik im Aufbau der neuen Türkei. — (27/28:) Die Entwicklung der Stähle des Eisenbahnoberbaues.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen (Das Stellwerk). Berlin.

33. Jahrg. Nr. 9 bis 10. Vom 10. Juli bis 10. August 1938.

(9—10:) Sicherung von Gleisanschlüssen außerhalb der Bahnhöfe. — Bahnhofs-Lautsprecheranlagen. — (10:) Die Sicherheit des Übertragungsvorgangs bei induktiver Zugbeeinflussung der Resonanzbauart. — Unvorhergesehene Gleissperrung.

Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

46. Jahrg. Nr. 6 bis 7. Juni bis Juli 1938.

(6:) Verpflichtung des Empfängers, die Frachtkosten bei gänzlichem Verlust des Gutes zu bezahlen. — (7:) Gedeckte und offene Wagen. — Nach welchen Grundsätzen haftet die Eisenbahn, wenn sie mangels Angaben des Absenders über Leitungsweg oder Tarife nicht die für den Absender vorteilhaftesten Leitungswege oder Tarife wählt?

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

6. Jahrg. Heft 15/16. 18. August 1938.

Das neue Lübeck.

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Berlin.

15. Jahrg. Heft 2.

Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Schienentriebwagens.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

78. Jahrg. Heft 24 bis 33. Vom 16. Juni bis 18. August 1938.

(24:) Betriebserfahrungen mit Doppeldeckzügen. — 10 Jahre nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen. — Rheinschiffahrt und Schweizerische Bundesbahnen. — (25:) Fischereibahnhöfe und Fischbeförderung — 50 Jahre schweizerische Brünigbahn. — (26:) Die Tagung der maschi-

nentechnischen Abteilung der Vereinigung amerikanischer Eisenbahnen in Atlantic City, USA. — Grenzen der Fahrlässigkeit. — (27:) Verkehrs- und tarifpolitische Fragen im Güterverkehr auf der Donau. — Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs Norwegen—Deutschland und des Durchfuhrverkehrs durch Deutschland. — (28:) Hydronalium als Baustoff für Triebwagen. — Grundlagen zur Beurteilung der verkehrsgeographischen Bedeutung des Donau-Raumes. — (29:) Die Starkstromtechnik im Dienste der Österreichischen Eisenbahnen. — Zur Eröffnung der Strecke Nelaug—Kristiansand der norwegischen Südlandbahn. — (30:) Preisausschreiben. — Weitere grundsätzliche Betrachtungen zu den Kohlenversuchsfahrten-Ergebnissen mit G-12-Lokomotiven auf der Strecke Vorhalle—Altenhundem und besonders in ihrer Anwendung auf andere Lokomotivgattungen und Betriebsverhältnisse. — Streifzug durch das schweizerische Eisenbahnkonzessionsrecht. — (31:) Die Leistungen der Ungarischen Staatsbahnen gelegentlich der Eröffnung des „St. Stefan-Jahres" und des Eucharistischen Kongresses. — Die Neuordnung der französischen Eisenbahnen. — (32:) Der Einfluß der Langsamfahrstrecken der Eisenbahnen auf Fahrplan und Kosten. — Die Entwicklung der österreichischen Personenseilschwebebahnen. — Aus der Tätigkeit der Ständischen Ausschüsse des Vereins. — (33:) 10 Jahre elektrischer Betrieb auf der Berliner S-Bahn.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

58. Jahrg. Heft 30. Vom 27. Juli 1938.

Organisation und Handhabung der Baupolizei.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

Die belgischen Eisenbahnen. (1923 bis 1937.)

Von

F. H. Delory,

Direktor des Finanzdienstes der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen.

(Mit 3 Schaubildern.)

Während der letzten fünfzehn Jahre haben die belgischen Eisenbahnen außergewöhnlich verwickelte Zeiten, vielleicht die verwickeltsten ihrer bereits mehr als hundertjährigen Geschichte, erlebt.

Für den Wiederaufbau der durch den Krieg verursachten Schäden waren mehrere Jahre erforderlich.

Es folgten die Wirtschafts- und Währungsschwierigkeiten, die alle europäischen Länder heimsuchten und die auch Belgien nicht verschonten. Im Jahre 1926 trat die erste Abwertung des belgischen Frankens ein, die erhebliche Rückwirkungen auf die finanzielle Geschäftsführung der Eisenbahn hatte. Zur selben Zeit wurde das Regime der belgischen Eisenbahnen einer grundlegenden Umgestaltung unterworfen. Dies war übrigens eine der verschiedenen Maßnahmen, die zum Zweck des finanziellen Wiederaufbaues des Landes getroffen wurden.

Die Verwaltung des Netzes, die bis dahin vom Staate ausgeübt worden war, wurde ab 1. September 1926 einer eine weitgehende Autonomie genießenden Nationalen Gesellschaft anvertraut.

Die Jahre 1926 bis 1930 waren eine Zeit wirtschaftlichen Wohlstandes, der im Jahre 1929 seinen Höhepunkt erreichte. Dann kam die wirtschaftliche Weltkrise und im März 1935 wurde der belgische Franken zum zweitenmal abgewertet.

Von diesem Zeitpunkt ab besserten sich allmählich die wirtschaftlichen Verhältnisse und 1937 erreichten sie sogar eine Wohlstandshöhe, die mit derjenigen des Jahres 1930 vergleichbar ist. Wenn auch diese bessere Geschäftslage die Betriebsergebnisse unserer Eisenbahnen günstig beeinflußte, so konnte sie doch der Defizitperiode kein Ende bereiten. Die Defizite sind zwei Hauptursachen zuzuschreiben: Einerseits dem Wettbewerb der übrigen Transportmittel (Straßen und Wasserwege), anderseits den zu schweren, der Eisenbahn auferlegten Lasten, die ein Erbe des früheren Regimes sind.

Trotz dieser Umwälzungen und Schwierigkeiten hat die Eisenbahn jedoch wesentliche Fortschritte gemacht, wie es nachstehender Bericht zeigen wird.

Die Eisenbahnen in Belgien.

Daß die Eisenbahnen im Wirtschaftsleben Belgiens eine Hauptrolle spielen, ist allgemein bekannt.

Belgien hat das dichteste Eisenbahnnetz der Welt; die Normalspurbahnen und Vizinalbahnen erstrecken sich zur Zeit über eine Länge von 10 390 km, d. h. über 34 km auf 100 qkm Oberfläche.

Da die zu bedienende Bevölkerung mit 265 Einwohnern pro Quadratkilometer sehr dicht ist, mußte das große Bahnnetz mit zahlreichen Stationen versehen werden.

Aus diesem Grunde kam auch die Ausrüstung sehr teuer zu stehen. Bis zum 31. Dezember 1937 wurden für die Herstellung des zur Zeit von der Nationalgesellschaft betriebenen Netzes 3 951,4 Millionen Goldfranken ausgegeben, d. h. 38 078 Millionen Franken heutigen Wertes, was 7 860 000 Franken pro Kilometer darstellt. Im Jahre 1913 betrugen die angelegten Gelder 600 000 Vorkriegsfranken pro Kilometer.

Das Vizinalbahnnetz.

Wir haben vorstehend das Vizinalbahnnetz erwähnt.

Obgleich dieses Schmalspurbahnnetz in diesem Berichte nicht behandelt wird, scheint es uns jedoch nützlich, in Anbetracht der wichtigen Rolle, die dieses Netz im belgischen Eisenbahnregime spielt, einige Worte hierüber zu sagen.

Kraft eines Gesetzes von 1885 wurde die Nationale Gesellschaft der Vizinalbahnen gegründet, die mit dem Bau und dem Betrieb der Lokalbahnen beauftragt wurde, welche die vom großen Bahnnetz nicht bedienten Gegenden befahren.

Die der Vizinalbahn anvertraute Aufgabe wurde folgendermaßen bei der Abstimmung des Gesetzes festgesetzt:

„Es ist von größter Wichtigkeit, daß die Nebenbahnen sich so entwickeln, daß sie die großen Bahnen vervollständigen und deren Verkehr erhöhen, jedoch den letzteren gegenüber keine unheilvolle Konkurrenz machen." Der damalige Finanzminister hatte präzisiert, daß die Organisation des Dampfverkehrs durch Nebenstrecken ergänzt werden sollte, um den Verkehr der Hauptstrecken durch Zufuhr bzw. Abnahme des Ver-

kehrs in Gegenden, wo der Zugang zur Zeit noch zu teuer oder zu schwierig ist, zu erhöhen. „Die Vizinalbahnen sollen eigentlich kein besonderes Netz bilden, sondern zerstreut zwischen den Strecken des Normalbahnnetzes bleiben."

Das zum Bau und zur Ausrüstung der Vizinalbahnen notwendige Kapital wird durch die Ausgabe von Aktien beschafft, die vom Staate, von den Provinzen und Gemeinden und eventuell von Privatpersonen subskribiert werden.

Das Vizinalbahnnetz, das unserer Landbevölkerung sehr große Dienste leistet, hat sich beträchtlich entwickelt. Im Jahre 1895, zehn Jahre nach der Annahme des Gesetzes, erstreckte sich der Betrieb auf 1258 km, 1905 auf 2717 km, 1914 auf 4193 km, 1922 auf 4326 km und 1937 auf 5254 km.

Im Jahre 1913 betrug das für dieses Netz angelegte Kapital 73 000 Goldfranken pro Eisenbahnkilometer, d. h. 8,25 % des Kostenpreises pro Kilometer der Normalspurbahn zur selben Zeit.

Entstehung des großen Bahnnetzes.

Kommen wir auf das große Bahnnetz zurück.

Bevor wir die Darlegung über die Entwicklung des Eisenbahnbetriebs in Belgien während der letzten 15 Jahre behandeln, wird es nicht unnütz sein, einige Worte über die Vergangenheit zu sagen. Im Jahre 1835 wurde die erste Eisenbahnstrecke in Belgien gebaut. Diese Strecke sowie alle nachher bis 1842 angelegten Strecken wurden auf Kosten des Staates gebaut und von ihm betrieben.

Neben dem Staatsnetz entstand jedoch bald ein von Privatgesellschaften unter dem Konzessionsregime betriebenes Netz. Die erste dieser Konzessionen wurde 1842 erteilt. Dieses Konzessionsregime bestand bis zum Jahre 1870. Von dieser Zeit an kaufte der Staat unter dem Druck der öffentlichen Meinung die konzedierten Strecken nacheinander zurück. Seit 1897, dem Jahre der Übernahme der „Compagnie du Grand Central Belge" wurden 89 % des belgischen Normalspurnetzes direkt vom Staate betrieben.

Im Jahre 1923, dem Anfangsjahr des fünfzehnjährigen Zeitraumes, der in nachstehendem Bericht behandelt wird, war die Lage kaum anders. Der Staat selbst betrieb 93 % der 5025 km des Gesamtnormalspurnetzes. Die übrigen 347 km wurden immer noch von Privatgesellschaften betrieben.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Netzes:

	Betriebenes Netz (km)		
	vom Staate	von Gesellschaften	Insgesamt
31. Dezember 1840	334	32	366
„ 1850	629	273	902
„ 1860	749	981	1730
„ 1870	869	2028	2897
„ 1880	2792	1320	4112
„ 1890	3250	1277	4527
„ 1900	4060	531	4591
„ 1910	4330	349	4679
„ 1920	4632	347	4979
„ 1923	4679	347	5026
	von der Nationalgesellschaft		
1. September 1926	4785	347	5132
31. Dezember 1930	4825	317	5142
31. Dezember 1937	4844	325	5169

Schon vor dem Kriege konnte man eine Änderung der öffentlichen Meinung feststellen. Der staatliche Betrieb wurde kritisiert. Man verlangte nicht die Rückkehr zum Privatbetrieb, sondern ein autonomes Regime, welches die Leitung des Netzes von den jedem Staatsbetrieb anhaftenden Fehlern, worunter der charakteristischste die Einmischung der Politik ist, befreien würde.

In den Jahren 1912, 1919 und 1923 wurden verschiedene Gesetzentwürfe über die Autonomie der Eisenbahnen durchgearbeitet. Diejenigen von 1919 und 1923 wurden dem Parlament vorgelegt. Der letzte wurde sogar von der Abgeordnetenkammer genehmigt. Diese Entwürfe wurden jedoch infolge Auflösung der Kammern hinfällig. Darauf entstanden die finanziellen Schwierigkeiten. Die Gründung der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen im Jahre 1926 war eine der wichtigsten Maßnahmen, zu welchen die Regierung griff, um die öffentliche Finanzlage wiederherzustellen. Durch die Verwertung der Aktiva, die das Netz aufwies, konnte ein wesentlicher Teil der schwebenden Schuld, die ein schwaches Element in unserer finanziellen Lage war, konsolidiert werden.

Es handelte sich hier um eine wichtige Reform.

Herr Dr. de Leener, Professor an der Brüsseler Universität, schrieb im Juli 1926 in der Zeitschrift „Le Flambeau“:

„Die Gründung der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen unter Verzichtleistung des Staates auf das wichtigste Unternehmen des Landes, das er seit einem Jahrhundert führte, und gänzlicher Abtretung desselben, kann in unserem Lande als eines der bedeutendsten politischen Ereignisse unserer Zeit beurteilt werden."

Diese Gesellschaft ist natürlicherweise keine gewöhnliche Handelsgesellschaft, und der Staat übt noch einen bedeutenden Einfluß auf dieselbe aus. Es ist jedoch hervorzuheben, daß der Hauptgedanke des Gesetzgebers der war, dieser Gesellschaft die weitgehendste Autonomie, die mit der Leitung eines wichtigen öffentlichen Dienstes verträglich ist, zu geben.

In der Motivierung des Gesetzes der Gründung der Nationalgesellschaft vom 23. Juli 1926 heißt es, „daß die Reform unserm ausgedehnten Transportunternehmen die Anwendung der modernen industriellen Methoden, welche dazu geeignet sind, dessen Ertrag zu erhöhen, erleichtern wird. Die Ernennungsweise ihres Verwaltungsrates gibt diesbezüglich jede Gewähr für eine gute Verwaltung. Der Verwaltungsrat vertritt alle diejenigen, die an dem industrialisierten Betrieb unseres Eisenbahnnetzes interessiert sind."

Aus den parlamentarischen Verhandlungen über dieses Gesetz tritt auch der klare Wille hervor, der Nationalgesellschaft eine tatsächliche Unabhängigkeit zu sichern.

„Ihre Ausschüsse", so schrieb der Berichterstatter des Senats, „bringen den Wunsch zum Ausdruck, daß der Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft durch die ihr gewährleistete Unabhängigkeit einen den neuesten industriellen Methoden entsprechenden Betrieb führe, zum größten Vorteil aller, Kundschaft und Personal der Eisenbahn."

Und in der Rede, die der Berichterstatter der Zentralabteilung in der Abgeordnetenkammer gehalten hat, bestätigte er, daß die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der neuen Gesellschaft Veranlassung zu Beratungen eines vorbereitenden Ausschusses gegeben hatte, daß sie vom Ministerrat und von der Zentralabteilung nachgeprüft worden war und daß in allen diesen Beratungen die Verfasser dieser Texte die vorwiegende Sorge hatten, dem Verwaltungsrat eine wirkliche Unabhängigkeit zu sichern.

Charakteristisches der Nationalgesellschaft.

Welches sind die Hauptmerkmale der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen?

Ohne Rücksicht auf das Gesetz über die Gründung der Nationalgesellschaft vom 23. Juli 1926 hat sie Satzungen, die in der Königlichen

Verordnung vom 7. August 1926 festgelegt worden sind, und befolgt sie die Vorschriften des Lastenheftes von 1866 über die Eisenbahnbeförderungskonzessionen, insoweit diese nicht in Widerspruch mit dem Gesetz und den Satzungen stehen.

Der Staat hat der Gesellschaft das Recht verliehen, das Netz während 75 Jahren, von 1926 bis 2001 zu betreiben. Der Staat bleibt also Eigentümer des Netzes. Er hat sich das Recht vorbehalten, den Betrieb des Netzes ab 1947 wieder zu übernehmen. In diesem Falle muß er die nicht amortisierten Vorzugsaktien zurückzahlen und außerdem den Aktionären eine je nach der Rückzahlungszeit veränderliche Prämie auszahlen.

Kapital.

Das Ausnutzungsrecht ist auf 11 Milliarden Franken geschätzt worden. Das Kapital der Gesellschaft wurde auf diesen Betrag festgesetzt und besteht aus einer Milliarde unveräußerlicher Aktien auf den Namen des belgischen Staates (10 Millionen Aktien, deren Nominalwert 100 Fr. beträgt) und aus 10 Milliarden Inhabervorzugsaktien (20 Millionen Aktien, deren Nominalwert 500 Fr. beträgt).

Alle diese Aktien sind dem Staate abgegeben worden als Vergeltung für seine Gründungseinlage.

Die gewöhnlichen Aktien geben Anrecht auf die Hälfte des Gewinns.

Die Vorzugsaktien geben Anrecht auf eine vom Staate bezahlte feste Dividende, die ursprünglich 6 % betrug, aber 1935 für die in Belgien ausgegebenen Aktien auf 4 % herabgesetzt wurde, während die im Auslande (in Holland und in der Schweiz) ausgegebenen Aktien immer die 6prozentige Dividende erhalten. Diese Aktien geben außerdem Anrecht auf eine veränderliche Dividende, die die Hälfte des Gewinns der Gesellschaft darstellt.

Die Rückzahlung der Vorzugsaktien erstreckt sich auf 65 Jahre ab 1937. Diese Rückzahlung geht zu Lasten des Staates. Jede zurückgezahlte Vorzugsaktie wird durch eine Genußaktie ersetzt, die, mit Ausnahme der festen Dividende, dieselben Anrechte wie die Vorzugsaktie besitzt.

Verwaltungsrat.

Der Verwaltungsrat besteht aus 21 auf sechs Jahre ernannten Mitgliedern, wovon 18 vom König und 3 vom Personal ernannt werden.

10 der 18 vom König ernannten Mitglieder werden auf Grund ihrer besonderen Kompetenz gewählt; 5 werden auf eine vom Verwaltungsrat des Amortisierungsfonds der Staatsschuld vorgelegte Kandidaten-Doppelliste und 3 auf Kandidaten-Doppellisten hin gewählt, die je aufgestellt werden:

a) von den Gruppenrat-Mitgliedern, die von den Klassenvertretern des Oberen Rates für Industrie und Handel gewählt werden, sowie von den Mitgliedern des Oberen Rates für Handwerk und Gewerbe. Jeder dieser Räte schlägt einen Kandidaten vor;

b) von den Arbeiter- und Angestellten-Mitgliedern des Oberen Rates für Arbeit;

c) von den gewählten und kooptierten Mitgliedern des Oberen Rates für Landwirtschaft.

Die Altersgrenze der Verwaltungsratsmitglieder ist auf 65 Jahre festgesetzt.

Der Verkehrsminister führt mit beratender Stimme den Vorsitz der Sitzungen des Verwaltungsrates, wenn er diesen beiwohnt.

Der Verwaltungsrat verfügt über die weitgehendsten Befugnisse betreffs der Geschäftsführung und der Verwaltung der Gesellschaft. Er schließt alle für den Betrieb der Eisenbahn und für die Ausdehnung des Netzes erforderlichen Verträge, Ankäufe, Übereinkünfte ab. Die Verdingungs-Übereinkünfte bzw. -Verträge, deren Wert eine Million oder deren Dauer zehn Jahre überschreitet, sowie die freihändigen Übereinkünfte von über 500 000 Fr., unterliegen jedoch der Genehmigung des Verkehrsministers.

Der Verwaltungsrat ernennt das Personal und setzt es ab; er setzt die Amtsbefugnisse und die Remuneration desselben fest.

Er stellt die Tarife auf und ändert dieselben. Die Regierung hat jedoch immer das Recht, deren Ermäßigung zu fordern oder deren Erhöhung zu untersagen.

Die Ausgabe der Anleihen und die Ausdehnungen des Netzes, d. h. der Bau neuer Linien, müssen durch ein Gesetz genehmigt werden.

Ständiger Ausschuß.

Der Verwaltungsrat wählt aus seiner Mitte einen Ausschuß von vier Mitgliedern, wovon eines das Personal vertritt. Der Ausschuß ist mit der Vorbereitung der dem Verwaltungsrat vorzulegenden Angelegenheiten beauftragt.

Aufsichtsrat.

Der mit dem Nachprüfen der Rechnungen der Gesellschaft beauftragte Aufsichtsrat besteht aus sechs auf sechs Jahre ernannten Mitgliedern, wovon drei vom Senat und drei von der Abgeordnetenkammer ernannt werden.

Unvereinbarkeit.

Die Minister und die Parlamentsmitglieder dürfen weder Mitglieder des Verwaltungsrates noch des Aufsichtsrates der Gesellschaft sein.

Direktion.

Die Direktion besteht aus einem Generaldirektor, einem stellvertretenden Generaldirektor und fünf Direktoren, welche die großen Abteilungen leiten: Betriebs-, Material-, Strecken-, Finanz- und Personalabteilung.

Generalversammlung.

Die Generalversammlung findet jedes Jahr im Monat Mai statt.

Der Inhaber der gewöhnlichen Aktien und die Inhaber von mindestens zehn Vorzugs- bzw. Genußaktien nehmen an ihr teil.

Die Aktionäre haben in unbeschränkter Weise Anrecht auf eine Stimme für jede gewöhnliche Aktie oder für zehn Vorzugs- bzw. Genußaktien.

Der Staat besitzt also eine sichere Stimmenmehrheit in der Generalversammlung. Der Verwaltungsrat legt der Generalversammlung die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie einen Bericht über den Ablauf des Geschäftsjahres zur Genehmigung vor.

Bilanz.

Die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie der Bericht des Verwaltungsrates werden alsdann den gesetzgebenden Kammern zur Einsichtnahme vorgelegt.

Erneuerungsfonds.

Auf Grund der Statuten ist der Gesellschaft die Gründung eines besonderen Erneuerungsfonds zwecks Normalisierung der Erneuerungsausgaben auferlegt.

Dieser Fonds wird aus jährlich vom Betriebskonto vorweggenommenen Geldern gebildet, deren Betrag nach einer zwischen dem Verkehrsminister und der Gesellschaft einstimmig vereinbarten Formel berechnet wird, so daß dieser Fonds die normale industrielle Amortisierung der Strecken, der Anlagen und des Materials darstellt.

Weiter unten werden wir Gelegenheit haben, uns mit dieser überaus wichtigen Neuerung zu befassen.

Reservefonds.

Es ist ebenfalls vorgesehen, daß die Gesellschaft einen Reservefonds gründen muß, der zur Tilgung der Betriebsdefizite bestimmt ist.

Dieser Fonds muß mittels einer 2,5proz. Vorwegnahme von den Bruttoeinnahmen gebildet werden. Der Höchstbetrag dieses Fonds ist auf 20 % des durchschnittlichen Betrages der Bruttoeinnahmen der fünf letzten Jahre festgesetzt.

Dieser Fonds kann natürlicherweise nur gebildet werden, falls die Einnahmen sich höher belaufen als die Ausgaben, was seit zahlreichen Jahren nicht mehr der Fall ist.

Personalsatzung.

Im Gesetz über die Gründung der Nationalgesellschaft wurde eine aus 20 Mitgliedern bestehende paritätische Kommission vorgesehen, wovon zehn Mitglieder vom Verwaltungsrat und zehn von den Personalkörperschaften bezeichnet werden, unter dem Vorsitz eines vom König ernannten Rechtsgelehrten. Diese Kommission hatte die Aufgabe, die Personalsatzung auszuarbeiten.

Das ist, in großen Zügen, das neue Regime der belgischen Eisenbahnen, das am 1. September 1926 in Kraft getreten ist. Dieses Regime ist vom früheren sehr verschieden.

Früher standen die Eisenbahnen unter der Leitung einer Staatsverwaltung. Sie waren den Gesetzen über die Staatsrechnungslegung und der Kontrolle des Rechnungshofes unterworfen. Ihr Budget mußte von den gesetzgebenden Kammern genehmigt werden. Alle diese Hemmnisse sind nun abgeschafft.

Diese wichtige Umgestaltung im Eisenbahnbetrieb konnte selbstverständlich das allgemeine Interesse nicht in den Hintergrund stellen, um die besonderen Interessen der Privataktionäre zu bevorzugen.

Auf Grund ihrer Satzung ist die Gesellschaft verpflichtet, das Netz gemäß den industriellen Methoden zu betreiben, jedoch unter Wahrung der Interessen der Landeswirtschaft.

Der Staat verfügt im übrigen über genügende Gewalt, um die Beobachtung dieser Vorschriften sicherzustellen und um jeden Mißbrauch zu verhüten.

Beinahe alle Mitglieder des Verwaltungsrates werden nämlich vom König ernannt bzw. abgesetzt. Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden vom Parlament ernannt. Der Verkehrsminister führt den Vorsitz der Sitzungen des Verwaltungsrates, wenn er diesen beiwohnt. Die Programme der Arbeiten werden dem Parlament unterbreitet. Die Regierung übt die Polizeigewalt aus und sorgt für die Sicherheit der Eisenbahnen. Beim Verkehrsministerium wurde eine besondere Direktion geschaffen, die mit der Kontrolle der Nationalgesellschaft beauftragt ist.

Der Staat besitzt die Stimmenmehrheit in der Generalversammlung und hat Anrecht auf drei Viertel des Gewinns. Ohne gesetzliche Genehmigung darf keine neue Strecke gebaut und keine Anleihe aufgenommen werden.

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
				8M.[1] 4M.[1]									3M.[1] 9M.[1]		
Durchschnittskurs des Goldfrankens	3,4	3,8	3,8	5,4 7	7	7	7	7	7	7	7	7	7 9,6368	9,6368	9,6368
Betriebene km	4 699	4 720	4,754	4,786	4,795	4,791	4 792	4 825	4 823	4 841	4 861	4 851	4 851	4 849	4 844
Personalbestand am Ende des Jahres	101 362	103 946	104 388	104 927	94 447	95 798	99 610	89 381	85 601	82 169	80 493	79 159	74 731	77 143	80 158
				243,1											
				131,5											
Gesamtbetriebseinnahmen, in Goldfranken . . Mio.	374,4	447,5	456,5	374,6	412,7	438,5	506,7	504,1	441,5	350,3	332,8	316,5	247,8	237,3	279,0
				1 313											
				920,8											
in Papierfranken . Mio.	1 273,0	1 701,6	1 734,9	2 233,8	2 885,9	3 069,9	3 546,7	3 528,5	3 090,7	2 452,0	2 329,9	2 215,2	2 213,6	2 287,1	2 688,8
				57,4											
				30,3											
Einnahmen im Personenverkehr, in Goldfr.. . Mio.	101,6	117,6	119,4	87,7	96,3	108,4	120,2	135,7	120,6	104,2	104,9	99,5	82,1	76,6	85,2
				309,8											
				212,2											
in Papierfr. . Mio.	345,5	447,0	453,9	522,0	674,3	758,6	841,7	950,1	844,0	729,5	734,0	696,8	738,2	738,4	820,9
				149,6											
				85,3											
Einnahmen im Großgüterverkehr, in Goldfr. . Mio.	214,5	251,1	254,1	234,9	259,2	271,4	317,2	303,2	262,2	198,9	182,4	180,0	134,1	136,0	168,6
				807,6											
				597,2											
in Papierfr. Mio.	729,3	954,0	965,6	1 404,8	1 814,5	1 899,5	2 220,7	2 122,3	1 835,5	1 392,6	1 276,8	1 260,3	1 191,9	1 310,2	1 624,9
Prozentsatz der Reiseeinnahmen im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen	27,14	26,27	26,16	23,41	23,36	24,71	23,73	26,93	27,31	29,75	31,50	31,46	33,13	32,28	30,53
Prozentsatz der Großgütereinnahmen im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen	57,29	56,06	55,66	62,27	62,87	61,87	62,61	60,15	59,39	56,79	54,80	56,89	54,12	57,29	60,43
Prozentsatz der verschiedenen Einnahmen im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen	15,57	17,67	17,18	14,32	13,77	13,42	13,66	12,92	13,30	13,46	13,70	11,65	12,75	10,43	10,04
Personenzugkm Tausende	36 045,8	36 810,2	38 144,3	39 119,1	37 996,0	39 945,8	42 596,6	44 981,9	44 166,4	44 489,7	49 857,9	54 762,6	55 725,4	57 597,8	61 304,8
Güterzugkm Tausende	30 819,9	33 253,2	31 658,8	35 235,0	31 992,1	29 788,1	31 815,1	28 808,4	25 291,2	20 210,3	19 417,7	19 590,8	19 557,2	21 634,8	24 852,6
Personenkm Tausende	6 609	6 194	6 049	6 259	5 780	6 270	6 265	6 521	5 810	5 157	5 058	4 873	5 109	5 251	5 791
Großgütertonnenkm Tausende	5 888	7 011	7 037	8 272	7 870	7 808	8 386	7 133	6 027	4 534	4 443	4 483	4 757	5 331	6 230
Gesamtbetriebsausgaben, in Goldfranken . . Mio.	315,4	413,4	421,7	308,4	353,5	368,0	438,1	458,3	432,0	374,4	334,7	323,3	242,5	239,1	275,2
				1 148,0											
				670,4											
in Papierfranken . . Mio.	1 072,2	1 570,8	1 602,7	1 818,4	2 464,2	2 576,3	3 066,8	3 208,3	3 023,9	2 620,5	2 343,2	2 263,2	2 134,9	2 304,6	2 652,0
Anlagekosten, in Papierfranken Mio.	78,6	258,8	414,0	156/58,4	139,3	153,0	242,0	495,6	338,3	243,1	148,5	158,8	89,7	81,1	101,2
in Goldfranken Mio.	23,1	68,1	108,9	28,9/8,3	19,9	21,8	34,6	70,8	48,3	34,9	21,2	22,7	9,8	8,4	10,5
Finanzielle Lasten, in Goldfranken Mio.	44,9	47,6	53,1	30,7	11,6	13,6	17,8	21,2	16,4	21,9	19,2	19,2	22,6	18,0	8,0
				147,0									49,6		
				24,2									149,0		
in Papierfranken . . . . Mio.	152,5	180,8	201,8	171,2	81*	95	124,6	148,1	114,8	153,5	134,2	134,3	198,6	173,8	76,7
Ertrag der angelegten Gelder { in Goldfranken Mio.				0,9	2,9	5,4	7,1	4,3	4,9	4,6	4,5	3,7	3,4	4,2	1,2
Ertrag der angelegten Gelder { in Papierfranken Mio.	—	—	—	6,7	20,0	37,8	49,8	30,3	34,2	32,3	31,7	26,1	30,5	40,0	11,9
													— 16,6		
													+ 2,8		
Ertrag des Geschäftsjahres, in Goldfranken. . Mio.	+14,2	—12,4	—18,3	+35	+51,5	+65,9	+63,7	+32,4	+0,4	—41,0	—16,5	—22,3	— 13,8	— 15,7	— 2,9
				9,2									—116,0		
				232,9									+ 26,6		
in Papierfranken . Mio.	+48,3	—47,1	—69,4	+242,1	+360,7	+461,6	+445,6	+226,9	+2,6	—287,1	—115,8	—156,2	— 89,4	—151,3	—28,0
Fahrzeuge: Anzahl der Lokomotiven	4 698	4 606	4 629	4 603	4 545	4 352	4 192	4 091	3 959	3 876	3 851	3 790	3 711	3 675	3 525
Anzahl der Metallpersonenwagen, Triebwagen und elektrischen Züge	0	0	0	0	0	0	0	6	16	30	361	813	1 022	1 063	1 549
Anzahl der hölzernen Personenwagen	9 077	9 311	9 352	9 287	9 240	9 131	9 031	8 865	8 728	8 450	7 794	6 951	6 167	5 828	5 699
Anzahl der Güterwagen	118 558	118 292	122 300	122 967	120 164	116 492	115 847	115 880	114 866	114 065	111 578	108 223	105 332	104 337	101 800
Gesamtladegewicht der Güterwagen. . .	1 883 335	1 899 522	1 973 326	1 991 863	1 958 135	1 904 601	1 896 365	1 920 133	1 926 104	1 921 775	1 882 831	1 838 495	1 805 282	1 794 103	1 771 138

[1] Monat.

Von dem 15jährigen Zeitraum, den wir durchgehen wollen, gehört weniger als ein Drittel, 1923 bis August 1926, zu dem Staatsbetriebsregime, und die übrige Zeit, von 1927 bis heute, zu dem Regime der Nationalgesellschaft. Mit letzterem Regime werden wir uns also hauptsächlich befassen.

1923 war das Netz kaum von den Schäden des Krieges wiederhergestellt.

Dennoch bemühte sich schon die Verwaltung der Staatseisenbahnen, die Betriebsverhältnisse zu verbessern und sich in der Verwaltung des Netzes nach den in der Industrie benutzten Methoden zu richten.

1922 hatte man mit der Einrichtung einer kaufmännischen Buchführung begonnen.

1923, wie wir es schon erwähnt haben, hatte man einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, um der Eisenbahn finanzielle Autonomie zu bewilligen.

Diese Umgestaltungen wurden unter dem Regime der Nationalgesellschaft erweitert.

Vorstehende Tabelle gibt für den Zeitraum 1923 bis 1937 die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse an.

Wir werden aufeinanderfolgend prüfen, welche Umänderungen im Laufe dieser fünfzehn Jahre in folgenden verschiedenen Bereichen vorgenommen worden sind:

im Betriebsdienst (Verkehr, Züge, Tarife usw.),
im Materialdienst,
im Streckendienst,
im Personaldienst,
im Finanzdienst.

Betrieb.

Verkehr.

Die Art des Eisenbahnverkehrs unterscheidet sich von Land zu Land.

In Belgien ist der Güterverkehr der wichtigste. In der Zeit von 1923 bis 1937 schwankte der Anteil der Erträge des Personenverkehrs gegenüber den Gesamterträgen zwischen 23,36 % (1927) und 33,13 % (1935). Dagegen schwankte der Anteil der Erträge des Güterverkehrs zwischen 66,87 % (1935) und 76,64 % (1927).

Die bildliche Darstellung, Seite 1345, hebt die Schwankungen im Personen- und Güterverkehr in der Zeit von 1923 bis 1937 hervor.

Personenverkehr.

Die Jahre des stärksten Personenverkehrs waren 1923 und 1930 mit 6609 bzw. 6521 Millionen Personenkilometer (242,9 Millionen Reisende mit einer mittleren Reiseweite von 26,8 km für 1930).

Der Tiefstand des Personenverkehrs wurde 1934 mit 4873 Millionen Personenkilometer erreicht. Es waren 176,8 Millionen Reisende mit einer mittleren Reiseweite von 27,6 km.

Im Wohlstandsjahr 1937 stieg die Zahl der Personenkilometer wieder auf 5778 Millionen (198,6 Millionen Reisende mit einer mittleren Reiseweite von 29,1 km), was 88,8 % des Verkehrs von 1930 darstellt.

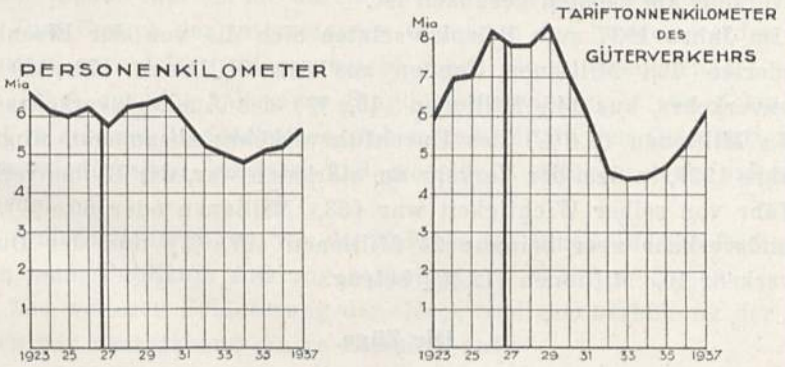


Abb. 1.

Güterverkehr.

In der Zeit von 1926 bis 1929 war der Güterverkehr sehr ertragreich. Der Höhepunkt wurde 1929 erreicht mit 8386 Millionen Tonnenkilometer (88,3 Millionen Tonnen mit einer mittleren Transportweite von 95 km).

Im Jahre 1933, wo die wirtschaftliche Weltkrise ihren Höhepunkt erreichte, wurde der Tiefstand des Verkehrs festgestellt mit 4440 Millionen Tonnenkilometer (55,2 Millionen Tonnen mit einer mittleren Transportweite von 80,5 km).

Im Jahre 1937, das in bezug auf den industriellen Wohlstand mit dem Jahre 1930 verglichen werden kann, betrug der Güterverkehr 6230 Millionen Tonnenkilometer gegenüber 7133 im Jahre 1930, d. h. 12,7 % weniger.

In nachstehender Tabelle ist der Verkehr in Binnen-, Auslands- und Durchfuhrverkehr untergeteilt.

	(in Millionen Tonnen)											
	1913	%	1925	%	1929	%	1930	%	1933	%	1937	%
Binnenverkehr .	35,9	54,0	36,2	51,2	53,8	60,9	49,1	61,7	38,6	69,9	51,8	70,9
Auslandsverkehr .	24,9	37,4	25,5	36,1	23,9	27,1	21,0	26,4	11,5	20,9	14,1	19,3
Durchfuhrverkehr .	5,7	8,6	9,0	12,7	10,6	12,0	9,5	11,9	5,1	9,2	7,2	9,8
	66,5	100	70,7	100	88,3	100	79,6	100	55,2	100	73,1	100

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß nach dem Kriege der Auslandsverkehr am meisten gesunken ist.

Im Jahre 1937 zum Beispiel setzten sich die von der Eisenbahn beförderten 73,1 Millionen Tonnen aus 51,8 Millionen (70,9 %) des Binnenverkehrs, aus 14,1 Millionen (19,3 %) des Auslandsverkehrs und aus 7,2 Millionen (9,8 %) des Durchfuhrverkehrs zusammen, wogegen im Jahre 1929, in dem der Verkehr am stärksten war, der Binnenverkehr ungefähr von selber Wichtigkeit war (53,8 Millionen oder 60,9 %), der Auslandsverkehr aber beinahe 24 Millionen (27,1 %) und der Durchfuhrverkehr 10,6 Millionen (12 %) betrug.

Die Züge.

Personenzüge.

In der bildlichen Darstellung, Seite 1349, ist die ständige Zunahme der von den Personenzügen zurückgelegten Strecken angegeben.

Während die zurückgelegte Strecke in der Zeit von 1923 bis 1927 nur von 36 auf 39 Millionen Kilometer stieg, vergrößerte sie sich in der Zeit von 1927 bis 1937 von 39 auf 61 Millionen.

Um die Verkehrserleichterungen für das Publikum weiter auszubauen, hat die Nationalgesellschaft die schweren und langsamfahrenden Züge durch häufigere und schnellere Züge ersetzt. Die Anzahl der Züge, die 1923 und 1926 829 888 bzw. 880 906 betrug, ist 1937 auf 1 429 871 gestiegen.

Es wurden Schnellzüge, sowohl Binnenzüge als internationale Züge, eingelegt, deren Fahrtdauer um 15 bis 40 % gekürzt wurde.

Die Hauptorte wurden mittels durchgehender Züge miteinander verbunden. Die internationalen Strecken wurden von Schnellzügen mit Pullmanwagen befahren: der „Etoile du Nord“ zwischen Paris, Brüssel und Amsterdam; der „Edelweiß“ zwischen Amsterdam, Antwerpen, Brüssel, Luxemburg, Basel, Zürich, Luzern; der „Oiseau Bleu“ zwischen

Paris, Brüssel und Antwerpen; der „Pullman-Expreß" zwischen Ostende, Brüssel und Köln; der „Pullman-Expreß" zwischen Brüssel und Calais.

Seit 1930 werden Triebwagen benutzt, wovon die meisten mit Dieselmotoren ausgestattet sind. Zur Zeit sind 43 dieser Triebwagen im Betrieb.

Im Zugdienst wurden wichtige Änderungen eingeführt. Auf zahlreichen Strecken verkehren leichte Züge. Im Jahre 1937 haben sie 11 403 691 km zurückgelegt. Diese leichten Züge unterscheiden sich durch häufigere Abfahrten, zahlreichere Aufenthalte und eine Reisegeschwindigkeit, die die der vorher verkehrenden Züge um 20 bis 35 % übersteigt. Diese Züge bestehen höchstens aus zwei Wagen mit 108 Sitzplätzen. Später werden sie durch Triebwagen ersetzt werden.

Zum Besuch der interessanten Gegenden des Landes werden Ausflugszüge organisiert. Man erreicht rasch die zu besuchende Gegend, dann fährt der Zug mit einer Stundengeschwindigkeit von 5 km. Er bleibt in schönen Landschaften stehen und hält in den Ortschaften, die Sehenswürdigkeiten besitzen und wo die Ausflügler sich erfrischen können.

Andere Neuerungen, wie die Fahrten ins Blaue und die Radiozüge, haben beim Publikum Anklang gefunden.

Zur weiteren Erläuterung der Geschwindigkeitserhöhung der Züge führen wir nachstehend einige Beispiele auf:

	Entfernung in km	Dauer der Fahrt in Minuten		
		1921	1926	1937
Brüssel—Antwerpen	44	41	40	29
Brüssel—Ostende	122	122	104	71
Brüssel—Mons	61	65	58	38
Brüssel—Charleroi	56	72	58	42
Brüssel—Arel	198	217	210	142
Brüssel—Lüttich	100	112	100	75

Güterzüge.

Die Güterzugkilometer haben wesentlich abgenommen, wie dies aus der bildlichen Darstellung, Seite 1349, hervorgeht.

Von 30,8 Millionen 1923 und 35,2 Millionen im Jahre 1926 sind sie 1933 auf 19,4 und 1937 auf 24,8 Millionen herabgesetzt worden.

Diese Lage ist auf zwei Hauptursachen zurückzuführen:

a) die vorstehend erwähnte Verkehrsverringerung;

b) die Lasterhöhung der Güterzüge.

Die von einer Lokomotive gezogene Bruttodurchschnittslast ist von 481 t 1926 auf 631 t 1937 gestiegen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge hat nach Einbauen der Luftbremse in den Wagen, was ab Ende 1929 bis 1934 durchgeführt wurde, bedeutend zugenommen. Was die gewöhnlichen Züge anbetrifft, so ist die Fahrgeschwindigkeit von 45 km/Std. 1927 auf 70 km/Std. 1937 gestiegen, während die Geschwindigkeit der Eilgüterzüge von 70 km/Std. 1927 auf 85 km/Std. 1937 erhöht worden ist.

Andere Verbesserungen wurden beim Güterdienst eingeführt: In allen Abstellbahnhöfen wurden zwecks Verminderung des Aufenthalts der Wagen die Rangierbewegungen rationalisiert. Der Hausabhol- und Zustelldienst wurde dergestalt ausgedehnt, daß zur Zeit zwei Drittel der belgischen Bevölkerung durch den Dienst von Haus zu Haus bedient werden.

Es wurden Behälter in Dienst gesetzt, wodurch die Umlade- und Verpackungsverrichtungen vereinfacht werden. Die Stückzahl der Behälter beträgt zur Zeit 1500.

In zahlreichen Stationen des Netzes wurden Sammelstellen für Stückgüter organisiert. Hierdurch wird eine wesentliche Beschleunigung der Stückgutsendungen erreicht.

Die Frachtdokumente wurden vereinfacht.

Vereinfachung der Betriebsmethoden der Nebenstrecken.

Bei den ersten Anzeichen der Wirtschaftskrise, die 1930 begann, bemühte sich die Nationalgesellschaft Kostenersparnisse in ihren verschiedenen Tätigkeitsbereichen zu erzielen.

So kam sie dazu, die Frage der Nebenstrecken in eingehender Weise zu prüfen.

Die Frage war um so wichtiger, da diese Strecken, deren Betrieb immer Verlust verursacht hatte, seit einigen Jahren die stets stärker werdende Konkurrenz der Autobusse und der Lastkraftwagen ertragen mußten.

Von 1931 an wurden Vereinfachungsgrundsätze auf die Betriebsmethoden einiger Nebenstrecken angewandt, und da die Ergebnisse sich günstig erwiesen, wurde ein Gesamtprogramm ausgearbeitet, worin die Anwendung der neuen Methoden auf etwa 75 Strecken des Netzes in Aussicht genommen wurde.

Diese Methoden können wie folgt zusammengefaßt werden:

Personenzüge.

Mit Ausnahme der Züge, die morgens und abends eine große Anzahl Reisende befördern, werden die schweren Züge durch Triebwagen oder durch leichte Züge ersetzt, die aus einer Lokomotive und aus einem bzw. zwei 18-t-Personenwagen mit 50 Plätzen bestehen, wovon einer für die Aufnahme der Pakete und des Gepäcks besonders eingerichtet ist. Oft wird die Anzahl der täglichen Verbindungen vermehrt und die Reisegeschwindigkeit um 20 bis 35 % erhöht, um den Wettbewerb mit den Autobussen aufnehmen zu können.

Das Personal, das diese Triebwagen und diese leichten Züge bedient, ist mit der Annahme der Expreßpakete und des Gepäcks nach

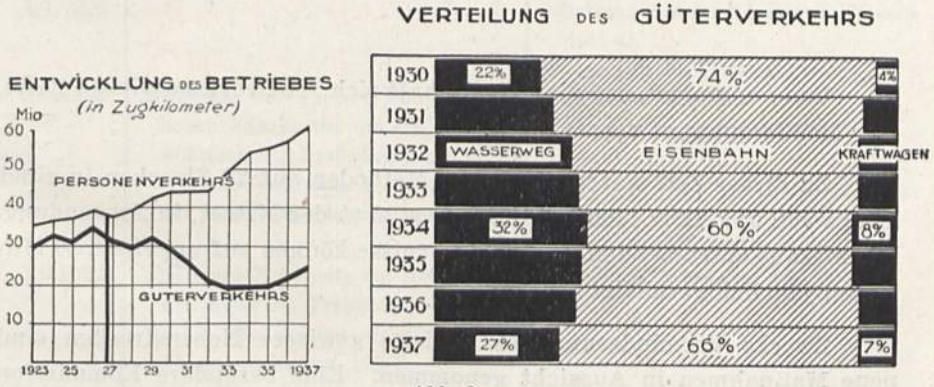


Abb. 2.

Schalterschluß der Stationen, mit der Ausgabe der Fahrkarten an die Reisenden in den Zügen sowie mit dem Sammeln dieser Fahrkarten beim Verlassen der Stationen beauftragt.

Güterzüge.

Auf den meisten der in Frage kommenden Strecken werden die Güterzüge einen Tag um den andern eingestellt. Die Anwesenheitszeit der mit der Annahme und Abgabe der Pakete beauftragten Bediensteten auf den Stationen ist auf einen halben Tag herabgesetzt.

Dienst in den Bahnhöfen.

Die beim Personen- und Güterverkehr eingeführten Umänderungen werden durch andere Anordnungen ergänzt, die meistens gestatten, den Personalbestand der Zwischenstationen, die in Haltestellen bzw. Haltepunkte umgebildet werden, einzuschränken.

Unter diesen Anordnungen seien erwähnt:

Die Zentralisierung der Buchführungsarbeiten in den Kopfstationen;

die Übertragung des öffentlichen Telegraphen- und Telephondienstes in die Postämter;

die Abschaffung der Zugkreuzungen durch Änderung der Fahrpläne, was die Abschaffung der Sicherheitssignale und die Verminderung der Streckenanlagen gestattet;

die Abschaffung der bewachten Wegübergänge, indem man den Lokomotivführern vorschreibt, in der Nähe der Wegübergänge Pfeifsignale zu geben und dort langsamer zu fahren, um bei unerwarteter Gefahr den Zug anhalten zu können.

Das Programm, das die Gesellschaft sich 1931 vorgeschrieben hatte, war 1936 sozusagen verwirklicht.

Zu dieser Zeit waren die neuen Methoden auf 78 Strecken in einer Länge von ungefähr 1400 km, d. h. etwa 30 % des Netzes, in Anwendung. Die hieraus entstehenden Kostenersparnisse können auf ungefähr 20 Millionen jährlich geschätzt werden.

Zwecks Verminderung des Defizits gewisser Nebenstrecken sind neue Maßnahmen in Aussicht genommen. Eine besondere Kommission ist damit beauftragt, dieses Problem zu studieren.

Tarife.

Vor der Gründung der Nationalgesellschaft wurden die Tarife vom Minister für das Verkehrswesen festgesetzt.

Seit 1926 werden die Tarife, gemäß den Satzungen, vom Verwaltungsrat der Nationalgesellschaft geregelt. Die Regierung kann jedoch die Erhöhung der Tarife untersagen oder deren Ermäßigung fordern.

Während der Zeit von 1923 bis 1937 mußten die Tarife oft erhöht werden, was eine unvermeidliche Folge der Steigerung des Lebensstandards war.

Nachstehende Tabelle gibt die seit 1923 sowohl für die Personen- als auch für die Gütertarife eingetretenen Schwankungen an.

Datum	Personentarife	Gütertarife
1.1.1924	Erhöhung der Preise: Der gewöhnlichen Fahrkarten um 21%, der gewöhnlichen Abonnements und der Arbeiterabonnements um 30%, der Schülerabonnements um 15%	Erhöhung um 10%
1.4.1924	Erhöhung der Preise: Der gewöhnlichen Fahrkarten um 26%, der Abonnements um 25%. Der Gepäcktarif wurde mit dem Expreßtarif in Übereinstimmung gebracht.	—
15.4.1924	—	20%ige Durchschnittserhöhung
1.1.1926	—	Schaffung 2 neuer Klassen (6 Klassen statt 4). 7%ige Durchschnittserhöhung.
1.6.1926	Erhöhung der Preise: Der gewöhnlichen Fahrkarten um 6%, der gewöhnlichen Abonnements um 20%, der Arbeiterabonnements um 15%, der Schülerabonnements um 10%.	Allgemeine Klassen: 10%ige Durchschnittserhöhung.
1.8.1926	—	15%ige Durchschnittserhöhung.
1.9.1926	Allgemeine Erhöhung um 10%. Erhöhung der Preise: Der gewöhnlichen Fahrkarten um 25%, der Abonnements um 12,5%	Allgemeine Erhöhung um 25%.
15.1.1927	Allgemeine Erhöhung um 10%	9%ige Durchschnittserhöhung.
1.4.1928	15%ige Erhöhung der Preise der Abonnements	
15.4.1928	—	Schaffung 2 neuer Klassen (8 Klassen statt 6). Eintragung der 2%igen Steuer in die Frachtsätze.
1.3.1929	Allgemeine Erhöhung um 5%	10%ige Erhöhung, ausgenommen für gewisse Sondertarife; Durchschnittserhöhung 8,8%.
1.3.1930	Allgemeine Erhöhung um 10%	dto. Durchschnittserhöhung 6,8%.
20.1.1935	—	Systematische Ermäßigung um 10% mit Ausnahme der Wettbewerbs-Sondertarife.
20.3.1937	Allgemeine Erhöhung um 5%	11%ige Erhöhung zwecks Wiederherstellung der Lage vor dem 20. 1. 1935.
1.8.1937	—	10- bis 20%ige Erhöhung der Tarife für die Metallurgie und die Brennstoffe.
20.1.1938	Allgemeine Erhöhung um 5%	5%ige Erhöhung der allgemeinen Klassen.

Hieraus ergibt sich, daß während dieser 15 Jahre die gewöhnlichen Personentarife um 210 % und die allgemeinen Gütertarife um 200 % erhöht worden sind.

Wenn auch die allgemeinen Tarife solche Erhöhungen erlitten haben, so wurden jedoch zahlreiche kategoriale Ermäßigungen gewährt.

Betreffs der Reisenden mußte man einerseits, zwecks Bekämpfung des Wettbewerbs, entweder alleinfahrenden Reisenden oder Gesellschaftsreisenden Tarifermäßigungen in bestimmten Fällen gewähren, anderseits wurden der Eisenbahn Ermäßigungen auferlegt, so aus vaterländischen Gründen, z. B. die den Kriegsinvaliden und früheren Kriegsteilnehmern gewährten Ermäßigungen, oder aus sozialen Gründen, z. B. die Ermäßigungen zugunsten der kinderreichen Familien und derjenigen, die auf bezahlten Urlaub Anrecht haben.

Vor dem Krieg wurden 38 % der Fahrten von Reisenden zurückgelegt, die zu vollem Fahrpreis reisten. Unter den übrigen 62 % waren 41 % Arbeiter-Abonnenten, die jedoch nur 10 % der Einnahmen des gesamten Personenverkehrs darstellten. 1937 gab es nur noch 26 % Reisende, die den normalen Tarif zahlten, und unter den übrigen 74 % waren 43 % Arbeiter-Abonnenten.

Daraus ergibt sich, daß pro Personenkilometer die Durchschnittseinnahme in Goldfranken um 39,6 % gegenüber 1913 gesunken ist.

Im Güterverkehr mußten Tarifermäßigungen gewährt werden: Einerseits um den Kraftwagen- und Wasserwegwettbewerb zu bekämpfen, anderseits um die Industrie während der Krisenzeit zu unterstützen.

Diese Ermäßigungen werden durch Sondertarife gewährt. In der Zeit von 1913 bis 1937 ist die Anzahl dieser Sondertarife von 56 auf 374 gestiegen.

Aus diesem Grunde sank auch die Einnahme pro Tonnenkilometer in Goldfranken um 30 % gegenüber 1913.

Im Jahre 1937 beträgt die Zunahme der Einnahmen gegenüber 1923 tatsächlich nur 111 %, die Zunahme der Ausgaben dagegen 157 %.

Der Kraftwagen- und Wasserwegwettbewerb.

Die Eisenbahn muß sich gegen den immer stärker werdenden Kraftwagen- und Wasserwegwettbewerb wehren.

In Belgien ist die Anzahl der Kraftfahrzeuge von 69 000 im Jahre 1923 auf 304 000 im Jahre 1937 gestiegen.

Ein 1932 erlassenes Gesetz hat die Personenbeförderung mittels Kraftwagen in befriedigender Weise geregelt.

Dieses Gesetz gewährt besonders der Eisenbahn das Vorzugsrecht, Autobuslinien in den Gegenden einzusetzen, wo die meisten bedeutenden Ortschaften schon von der Eisenbahn bedient werden.

Die Konkurrenz ist jedoch am stärksten im Güterverkehr, wie dies aus der bildlichen Darstellung, Seite 1349, die den Verkehrsverlust der Eisenbahn zugunsten ihrer Konkurrenten für den Zeitraum von 1930 bis 1937 darstellt, hervorgeht.

Eine gesetzliche Verordnung von 1936 hat den öffentlichen Lastkraftwagengüterverkehr geregelt. Die Hauptbestimmungen dieser Verordnung sind folgende:

a) Ohne Genehmigung des Straßenverkehrsamtes, das dem Verkehrsministerium untersteht, darf niemand für Rechnung anderer öffentliche Güterbeförderungen vornehmen.

b) Für die Erteilung der Genehmigung sind die Verkehrsbedürfnisse maßgebend.

c) Die Genehmigungen werden höchstens für fünf Jahre erteilt. Bei Verstoß gegen die Bestimmungen der Verfügung oder des in Ausführung derselben getroffenen allgemeinen Reglements können die Genehmigungen zurückgezogen werden.

d) Jeder, der sich durch eine Entscheidung des Straßenverkehrsamtes benachteiligt fühlt, kann beim Verkehrsminister Berufung einlegen.

e) Die Berufung wird von einer Berufungskommission geprüft, die aus einem Vorsitzenden und vier Mitgliedern besteht, wovon zwei unter den Verfrachtern, ein Mitglied unter den Straßentransportunternehmern und ein Mitglied unter den Eisenbahntransportunternehmern gewählt werden.

Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Amt und der Berufungskommission entscheidet der Minister.

f) Ein allgemeines Reglement, das in einer Königlichen Verordnung festgesetzt wird, gibt die Verpflichtungen an, die die Inhaber einer Genehmigung im Interesse der Verfrachter, der Sicherheit der Straßentransporte und einer guten Koordination der öffentlichen Gütertransporte haben werden.

g) Die Übertretungen der Bestimmungen der Verordnung und des allgemeinen Reglements werden mit einer Gefängnisstrafe von einem bis zu acht Tagen und mit einer Geldstrafe von 5 Fr. bis zu 200 Fr. oder mit nur einer dieser Strafen geahndet.

Das Straßenverkehrsamt hat den zur Zeit des Inkrafttretens der neuen Ordnung bestehenden Unternehmen Transportgenehmigungen erteilt.

Am 31. Dezember 1937 hatten 5460 belgische Transportunternehmen, die insgesamt 8560 Fahrzeuge benutzten, die erforderliche Genehmigung erhalten. Hierzu sind 700 Kraftwagen hinzuzuzählen, die ausländischen Unternehmen gehören.

Für die Regelung der Wassertransporte ist noch nichts unternommen worden. Diese Transporte sind ganz frei, so wie es die Straßentransporte früher waren. Die Flußschiffer können ihren Verkehr wählen und die Tarife anwenden, die ihnen vorteilhaft scheinen.

Um sich zu wehren, mußte die Eisenbahn, wie wir es schon erwähnt haben, zahlreiche Sondertarife schaffen, was ihr wesentliche Einnahmeverminderungen verursacht.

Ein solcher Zustand ist auf die Dauer unerträglich. Es wird unvermeidlich sein, die Frage des Wassertransportes zu regeln, denn die Flußschiffahrt befindet sich schon dadurch, daß der Staat alle zum Aufbau und zur Erneuerung der Schiffstraßen erforderlichen Unkosten trägt, in einer bevorzugten Lage.

Elektrischer Betrieb.

In Belgien gibt es nur eine einzige elektrisierte Strecke, diejenige von Brüssel nach Antwerpen, die im April 1935 dem Betrieb übergeben wurde. Sie wird ausschließlich für den direkten Personenverkehr benutzt.

Im Jahre 1937 wurden 47 174 Züge auf dieser Strecke gefahren.

In finanzieller Hinsicht ist die Elektrisierung interessant.

Außerdem hat dieser Verkehr Anklang beim Publikum gefunden.

Man hat sich mit der Frage der Elektrisierung anderer Strecken des belgischen Netzes befaßt, und zwar der Luxemburg- und Ourthe-Strecken und des sogenannten „Métropolitain de Belgique", das heißt, der Strecken, die Brüssel mit Lüttich, Namür, Charleroi, Mons und Gent verbinden (die Strecke Brüssel—Antwerpen ist schon elektrisiert).

Die eingehende Prüfung der Elektrisierung der Luxemburg- und Ourthe-Strecken, die sich durch einen bedeutenden Güterverkehr auszeichnen, hat zu folgendem Ergebnis geführt: Die Elektrisierung dieser Strecken könnte dann in Aussicht genommen werden, wenn der Staat bereit wäre, die Unkosten zum Teil zu tragen. Der Anteil der Gesellschaft an den Unkosten würde sich auf einen Betrag belaufen, den sie bei weiterer Beibehaltung des Dampfzugverkehrs für diese Strecken auslegen würde.

Die Regierung hat eine Kommission zur eingehenden Prüfung der Frage der Elektrisierung dieser Strecken eingesetzt. Es ist jedoch noch keine Entscheidung getroffen worden.

Die Fahrzeuge.

Nach dem Kriege stand die Verwaltung der belgischen Staatseisenbahnen vor einem sehr ungleichartigen Bestand an Lokomotiven, Personen- und Güterwagen.

Die bedeutende Anzahl Bauarten erschwerte die Benutzung und Unterhaltung ganz besonders.

Ein großer Teil des Materials war veraltet. Man ging zu der progressiven Vereinheitlichung der Bestände, unter Annahme einer gewissen Anzahl standardisierter Typen, und zum Verkauf oder zum Abbruch des unbrauchbaren Materials über.

Alles wurde aufgeboten, um das Material zu verbessern. Die Lokomotiv-, Personen- und Güterwagenwerkstätten wurden neuorganisiert. Die Arbeitsmethoden wurden vervollkommnet. Überall, wo es möglich war, wurde in den Werkstätten die Arbeit am laufenden Band eingeführt. Es wurden Fabrikationsbüros mit kaufmännischer Buchführung eingeführt.

Lokomotiven. Standardisierung.

Im Jahre 1913 betrug die Zahl der Lokomotiven 4366. Dieser Bestand war auf 49 Typen verteilt. Die Zahl der Tender betrug 3037.

Nach dem Kriege wurde der Bestand an Lokomotiven schnell wieder erreicht. Schon Ende 1919 belief er sich auf 4612 Lokomotiven, die sich jedoch aus 117 verschiedenen Typen zusammensetzten. Diese Tatsache war auf die Lieferung deutscher Lokomotiven und auf den Ankauf von Lokomotiven der englischen Armee zurückzuführen.

Im Jahre 1920 wurden 311 neue Lokomotiven angekauft, darunter 150 amerikanische Lokomotiven von großer Leistungsfähigkeit (Typ „consolidation" 1 — D).

Im Jahre 1922 erreichte der Bestand seinen Höhepunkt mit 5409 Lokomotiven und 4368 Tendern, trotz des Verkaufs bzw. Abbruchs von 100 Lokomotiven. In demselben Jahre wurden 214 neue Lokomotiven verschiedener Typen, die meisten von großer Leistungsfähigkeit, angekauft.

Zu dieser Zeit blieben noch 112 Typen übrig, wovon 43 mit 3642 Lokomotiven als standardisiert angesehen wurden. Die 69 anderen Typen mit 1767 Lokomotiven waren nach und nach durch Verkauf bzw. Abbruch außer Betrieb zu setzen.

Von 1923 bis 1926 geht der Bestand etwas zurück, und bei Gründung der Nationalgesellschaft bleiben noch 4626 Lokomotiven und 3449 Tender. Die Zahl der verschiedenen Typen beläuft sich auf 55. Der Bestand geht beständig durch Verkauf bzw. Abbruch der veralteten Lokomotiven zurück.

Ende 1937 beläuft sich der Bestand nur noch auf 3525 Lokomotiven (also 1101 weniger als bei der Gründung der Gesellschaft) und auf 2493 Tender (also 956 weniger). Die Zahl der Typen ist auf 46 gesunken, obgleich drei neue Typen seit Bestehen der Gesellschaft gebaut worden sind.

Die Zahl der standardisierten Typen beträgt 37, einschließlich der drei neuen Lokomotivtypen von großer Leistungsfähigkeit.

Die Zahl der standardisierten Lokomotiven beträgt 3161. Die übrigen 364 Lokomotiven werden verkauft bzw. abgebrochen werden.

Durchschnittszugkraft.

1913 betrug die Durchschnittszugkraft pro Lokomotive 6782 kg und das Durchschnittsbetriebsgewicht 48 630 kg (das Adhäsionsgewicht betrug bei fahrbereiter Lokomotive durchschnittlich 42 866 kg).

Nach dem Kriege waren die meisten der angekauften Lokomotiven, mit Ausnahme der Rangierlokomotiven, von größerer Leistungsfähigkeit. Viele frühere Typen von schwacher Leistungsfähigkeit wurden außer Betrieb gesetzt. Das Ergebnis dieser Maßnahme war, daß die Durchschnittszugkraft pro Lokomotive gesteigert wurde.

Im Jahre 1926 betrug die Durchschnittszugkraft 10 323 kg, das Durchschnittsbetriebsgewicht 61 680 kg und das Durchschnittsadhäsionsgewicht 54 594 kg.

1937 beträgt die Durchschnittszugkraft 11 081 kg, das Durchschnittsbetriebsgewicht 66 312 kg und das Durchschnittsadhäsionsgewicht 57 508 kg.

Der Bestand an Triebachsen war 1913 folgender: 18,5 % Lokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen, 70,5 % mit drei gekuppelten Achsen, 9 % mit vier gekuppelten Achsen und 2 % mit fünf gekuppelten Achsen.

Im Jahre 1937 ist das Verhältnis: 8,5 % mit zwei gekuppelten Achsen, 42,5 % mit drei gekuppelten Achsen, 44 % mit vier gekuppelten Achsen und 5 % mit fünf gekuppelten Achsen.

Verbesserungen an den Lokomotiven.

Die Lokomotiven sind mit zahlreichen Verbesserungen versehen worden, u. a.:

Speisewasservorwärmer,
Abdampfinjektoren,
Heizrohrausstoßer,
Schüttelroste,
abgedichtete Aschkasten,
65-Tonnen-Kupplung,
Geschwindigkeitsmesser und Signalrepetiervorrichtungen,
Radreifenschmiervorrichtungen,
durchgehende Bremse.

Elektrische Triebwagen.

Die Elektrisierung des direkten Personenverkehrs zwischen Brüssel (Nordbhf.) und Antwerpen (Hbf.) gab Anlaß zur Anschaffung anderer elektrischer Triebwagen.

Diese Metallwagen werden nach dem Westinghous'schen Lufteinstellungssystem geheizt. Sie sind mit einer automatischen Kupplungsvorrichtung versehen.

Jeder Steuerwagen ist mit vier Elektromotoren von je 250 PS versehen, die zwei zu zwei hintereinander geschaltet sind. Die elektrische Ausrüstung ist für die Benutzung von Gleichstrom mit 3000 Volt Spannung eingerichtet.

Diese elektrischen Triebwagen sind im April 1935 in Betrieb gesetzt worden. Sie sind an Stelle direkter von Lokomotiven großer Leistungsfähigkeit gezogener Schnellzüge getreten.

Triebwagen.

1930 hat die Nationalgesellschaft verschiedene Typen Personen-Triebwagen in Betrieb gesetzt, wovon drei Dieselmotor-Triebwagen und drei Dampftriebwagen waren. Diese Triebwagen, die aus einem einzigen Wagen bestehen, ersetzen leichte Personenzüge.

Ab 1931 wurden verschiedene andere Typen Triebwagen angeschafft. Zur Zeit beläuft sich der Bestand an einfachen Triebwagen auf 34, und zwar 5 Dampftriebwagen, 27 Dieseltriebwagen mit mechanischem Antrieb und 2 Dieseltriebwagen mit elektrischem Antrieb.

1934 wurde ein kurzgekuppelter Doppeltriebwagen auf Schnellzugstrecken in Betrieb gesetzt. Dieser Triebwagen ist ein Triebwagen Dieselscher Bauart mit elektrischem Antrieb.

Ende 1937 ist der Bestand um 8 dreifache Dieseltriebwagen mit elektrischem Antrieb erweitert worden. Diese Wagen versehen ebenfalls den Dienst der Expreß- und Schnellzüge zwischen Brüssel und den bedeutendsten Städten des Landes. Zur Zeit sind noch verschiedene Serien einfache und dreiteilige Triebwagen in Auftrag gegeben worden.

Durch die Benutzung einfacher Triebwagen wurden leichte Lokomotiven erspart.

Die zwei- und dreiteiligen Triebwagen ersetzen Personenzüge mit Lokomotiven von großer Leistungsfähigkeit.

Personenwagen.

Vor dem Kriege belief sich der Bestand auf ungefähr 8000 Wagen und 1500 Packwagen und wies 409 000 Plätze auf.

1919 ist dieser Bestand auf 6600 Wagen gesunken und setzt sich zum Teil aus ehemaligem, wieder zurückerhaltenem belgischem Material und zum übrigen Teil aus deutschem Material zusammen. Im Laufe der folgenden Jahre wird die Lieferung deutscher Wagen fortgesetzt und vermehrt den Bestand.

Der Bestand erreicht seinen Höhepunkt E n d e 1925 mit 9352 Wagen mit 483 000 Plätzen.

Ab 1926 nimmt der Wagenbestand durch den Abbruch veralteter Wagen, hauptsächlich der kleinen zweiachsigen Wagen, ab.

1930, zur Zeit der Lieferung der ersten Metallwagen, besteht der Wagenpark noch aus 8865 Wagen mit 469 720 Plätzen.

Ende 1937 ist der Wagenbestand auf 7248 Stück mit 473 530 Plätzen gesunken.

W a g e n v e r b e s s e r u n g e n.

Zahlreiche Verbesserungen wurden an den Personenwagen vorgenommen.

B e l e u c h t u n g.

1919 gab es 268 Wagen mit elektrischer Beleuchtung, 3557 mit Gasbeleuchtung und 250 mit Ölbeleuchtung. 1937 haben 6175 Wagen elektrische und 1056 Gasbeleuchtung. Ende dieses Jahres werden alle Wagen mit elektrischer Beleuchtung versehen sein.

H e i z u n g.

1913 waren 3525 Wagen mit Dampfheizung ausgerüstet. Der übrige Bestand hatte Heizöfen (1375) und Fußwärmer (36 000).

Nach dem Kriege waren alle Heizanlagen der Personenwagen in sehr schlechtem Zustande. Die meisten Fußwärmer fehlten.

1919 wurden 94 Personenwagen mit Fußwärmern und 385 mit Heizöfen geheizt. Der übrige Bestand war mit Dampfheizung vielartiger Systeme versehen (12). Die Dampfröhren vieler Personenwagen hatten einen zu geringen Durchmesser, weswegen lange Züge nicht geheizt werden konnten.

Im Laufe der folgenden Jahre wurde die Dampfheizung nach und nach in den Personenwagen eingebaut. Schon 1922 gab es nur noch einige leichte Personenwagen mit Heizöfenheizung.

Die Zahl der Dampfheizsysteme blieb immer noch sehr groß. 1926 waren 9147 Personenwagen mit Dampfheizung ausgerüstet. 2355 dieser Wagen hatten das Westinghouse-System, das nach und nach auch die anderen Typen ersetzen soll.

Ende 1937 war die Westinghouse-Heizung in 5200 Personenwagen eingebaut. Es blieben 1995 Personenwagen mit Dampfheizung anderer Systeme.

Verbesserung der Zugvorrichtung.

1928 befaßte sich die Nationalgesellschaft mit der Anbringung verstärkter Zugvorrichtungen (65 statt 50 t). 2329 Personenwagen sind zur Zeit mit dieser verstärkten Zugvorrichtung ausgerüstet.

Güterwagen.

Vor dem Kriege belief sich der Güterwagenbestand auf 92 079; 26 % hiervon waren gedeckte Güterwagen. 1919 sank dieser Bestand auf 81 099 Güterwagen, worunter sich 34 % gedeckte Wagen befanden. Die Lieferung deutscher Güterwagen und der Ankauf von über 12 000 Güterwagen der englischen Armee brachte eine große Anzahl Typen in den Bestand, wodurch die Unterhaltung sehr erschwert wurde.

Der Höhepunkt des Bestandes wurde 1926 mit 123 500 Güterwagen für den Handelsverkehr erreicht. 32 % dieses Bestandes waren gedeckte Güterwagen. Mit der Gründung der Nationalgesellschaft begann die Verminderung des Bestandes durch Verkauf bzw. Abbruch der veralteten Wagen, überholter Typen und der Wagen mit geringem Ladevermögen.

Dieses Verfahren wurde im Laufe der folgenden Jahre fortgesetzt, und der Bestand der Wagen des Handelsverkehrs ist Ende 1930 auf 115 880, Ende 1935 auf 105 332 und Ende 1937 auf 101 800 Güterwagen gesunken.

Diese letzte Zahl umfaßt rund 4300 Güterwagen, durchschnittlich mit großem Ladevermögen, die von der Nationalgesellschaft angekauft worden sind.

Da anderseits das Verhältnis der gedeckten Wagen zu den anderen zu groß war, wurde eine Anzahl dieser Wagen in offene Wagen umgeändert.

Zur Zeit bilden die gedeckten Wagen noch 34 % des Bestandes.

Erhöhung der Tragfähigkeit.

Im Jahre 1913 betrug die Durchschnittstragfähigkeit der Wagen 13,4 t. Die Zahl der 20-t-Güterwagen und darüber war sehr gering (14 500, davon nur 195 von mehr als 20 t). Nach dem Kriege wurden keine neuen Güterwagen von weniger als 20 t Tragfähigkeit mehr angekauft.

Die Nationalgesellschaft hat beschlossen, die Zahl der standardisierten Typen auf vier herabzusetzen:

1. Zweiachsige 25-t-Kohlenwagen,
2. Gedeckte 20-t-Wagen,
3. Zweiachsige 25-t-Plattformwagen,
4. 40-t-Plattformwagen mit Drehgestellen.

Alle neuen, seit 1927 angeschafften Güterwagen gehören zu diesen Typen, mit Ausnahme von zwei Tieflade-Plattformwagen von 100 t Tragfähigkeit.

Anderseits wurden verschiedene Änderungen an dem früheren Material vorgenommen, um dessen Tragfähigkeit zu erhöhen:

Erhöhung der Tragfähigkeit einer Anzahl Wagen von 10 und 12,5 t auf 15 t,

Erhöhung der Tragfähigkeit offener Wagen von 20 t auf 25 t,

Erhöhung der Tragfähigkeit von Plattformwagen von 30 t auf 35 t,

Umgestaltung gedeckter 15-t-Wagen in 20-t-offene Wagen.

Das Ergebnis dieser verschiedenen Maßnahmen war, daß sich Ende 1937 das Durchschnittsladegewicht pro Wagen auf 17,4 t erhöhte.

Verstärkung der Zugvorrichtung.

Die Zugvorrichtungen waren für die schweren Züge unzureichend geworden, was Kupplungsrisse hervorrief. Die Prüfung der Anbringungsmöglichkeiten verstärkter Zugvorrichtungen (65 statt 50 t) wurde 1928 beendet.

Schon im Jahre 1929 waren 500 Güterwagen umgeändert. Die Arbeit wurde während der folgenden Jahre eifrig fortgesetzt. Ende 1932 waren 95 000 Wagen umgeändert. Zur Zeit ist die Arbeit ganz beendet.

Durchgehende Bremse.

Die Prüfung über den Einbau der durchgehenden Bremse wurde 1928 beendet. Ende 1929 konnte mit der Arbeit selbst begonnen werden.

1930 waren 69 720 Wagen mit derselben ausgerüstet, worunter in mehr als 16 000 Wagen die vollständige Bremse eingebaut worden war.

Schon im Monat Juli 1931 konnten die Güterzüge mit der durchgehenden Bremse gefahren werden, wodurch die früher benötigten 3000 Bremser verfügbar wurden.

Ende desselben Jahres hatten 31 775 Wagen die vollständige Bremse und alle übrigen die Luftdruckleitung.

Die Zahl der gebremsten Wagen betrug Ende 1932 47 555, Ende 1933 51 931 und Ende 1934 55 019.

Die Strecke.

1923 betrug die Länge des Betriebsnetzes 4699 km, 1926, zur Zeit der Gründung der Nationalgesellschaft, 4782 km und 1937 4844 km.

Wiederherstellung des Netzes.

Nach dem Waffenstillstand wurden die im Kriege zerstörten Strecken so schnell wie möglich wiederhergestellt.

Sofort nach ihrer Gründung bemühte sich die Nationalgesellschaft, diese Wiederherstellung zu vollenden. Außer 500 km, die 1925 und 1926 erneuert wurden, und den Strecken Flanderns, die kurz nach dem Waffenstillstand wiederhergestellt wurden, stammen die meisten Strecken des Netzes schon aus der Vorkriegszeit. Um dieser Situation abzuhelfen, war ein beschleunigtes Wiederaufbauprogramm erforderlich. Dieses Programm umfaßte 1927 297 km, 1928 299 km, 1929 389 km, 1930 389 km, 1931 392 km, 1932 284 km, 1933 244 km, 1934 328 km, 1935 294 km, 1936 285 km und 1937 244 km, also insgesamt Ende 1937 3445 km, d. h. 43,1 % der 7680 km Hauptgleise des Netzes oder 4 % im Durchschnitt pro Jahr. Diese Erneuerungsarbeiten wurden hauptsächlich auf den Hauptstrecken ausgeführt.

Die seit 1926 für die Erneuerung der Haupt- und Nebengleise gemachten Gesamtausgaben betragen 2134,7 Millionen.

Von den 2249 Millionen Franken, die die Gesellschaft seit ihrer Gründung bis Ende 1937 als Anlagekosten aufgewandt hat, wurden 1400 Millionen für Streckenarbeiten verausgabt.

Verbesserungen.

Bei Gelegenheit der Erneuerung der Strecke wurde dieselbe bedeutend verbessert:

1. Die neuen Schienen sind alle von derselben standardisierten Bauart. Bei den neuen Legungen ist die leichte Schiene von 40,650 kg pro Meter und die schwere Schiene von 52 bzw. 57 kg pro Meter durch die vereinheitlichte Schiene von 50 kg pro Meter ersetzt worden.

2. Die technischen Bestimmungen über die Schienenlieferung sind revidiert worden, namentlich um den dynamischen Prüfungen größere Bedeutung zu geben.

3. In den Krümmungen mit kleinem Halbmesser (weniger als 500 m) werden Schienen aus elektrischem Stahl zwecks Verstärkung des seitlichen Abnutzungswiderstandes ausprobiert.

4. Um die Oxydation in den Tunnels zu bekämpfen, sind Schienen aus Thomasstahl und elektrischem Stahl mit Hinzufügung von Kupfer (0,4 bis 0,6 %) probiert worden.

5. Die thermischen Bearbeitungsproben der Schienen zur Verbesserung der Eigenschaften des gewöhnlichen Schienenmetalls sind fortgesetzt worden.

6. Auf den Nebenstrecken mit schwachem Verkehr (weniger als 8000 t pro Tag) und mit 80 km Höchstgeschwindigkeit werden noch gute aus den Hauptstrecken entnommene Schienen verwandt.

7. Die Anzahl der Schwellen ist erhöht worden. Auf den wichtigen Strecken werden $^5/_3$ Schwellen pro Streckenmeter gelegt, d. h. 1667 Stück pro Kilometer. Ausnahmsweise wird diese Anzahl noch erhöht.

8. Wie in anderen Ländern mit entwickelter metallurgischer Industrie werden auch in Belgien, und zwar seit dem Jahre 1929, eiserne Schwellen benutzt, deren Zahl jährlich zwischen 100 000 und 200 000 schwankt. Diese Schwellen mit geschweißten Sätteln ohne Löcher bewähren sich gut, selbst auf den Strecken, auf denen die Geschwindigkeit der Züge 120 km/Std. erreicht.

9. Die Nationalgesellschaft hat den Gebrauch von Bettungen aus Porphyr, Quarzfels, zerkleinertem Sandstein, Schlackenschlag und ausnahmsweise aus Kalkstein von 40 bis 60 mm auf den wichtigen Hauptstrecken verallgemeinert. Auf den Nebenstrecken betragen die Dimensionen 10 bis 50 mm. Die Bettung darf weder zerreibbar noch frostklüftig noch schwammig sein. Sie wird Kalibrier- und Schlagfestigkeitsprüfungen unterzogen.

Die Nationalgesellschaft benutzt kalibrierten Schrot von 10 bis 25 mm und 5 bis 15 mm für die Nivellierung der Gleise.

10. Die Gleisführung ist durch Anlegen parabolischer Verbindungen zwischen den Kurven und den Geraden, zuerst auf den von den schnellsten Zügen befahrenen internationalen Strecken, dann nach und nach auf den übrigen Strecken des Netzes verbessert worden.

11. Wichtige Verbesserungen sind an den Abzweigungen schneller Verkehrslinien sowie an den Durchfahrtsgleisen verschiedener Bahnhöfe vorgenommen worden, um die Fahrt der Züge an diesen Stellen nicht verlangsamen zu müssen.

Unterhaltung.

Die Unterhaltung der Gleise, die deren Erneuerung vervollständigt, wird planmäßig durchgeführt. Das frühere Unterhaltungsverfahren, das darin bestand, das Gleis nur dort auszubessern, wo Mängel entdeckt wurden, ist aufgegeben worden. Die planmäßige Unterhaltung der Gleise und der festen Anlagen des Netzes wird durch die Bildung von neuzeitlich eingerichteten Depots und Werkstätten, die in allen ihren Einzelheiten organisiert sind, erleichtert.

Die Hauptstrecken werden zweimal im Jahr untersucht.

Die festgestellten Mängel werden sofort beseitigt.

Außerdem besteht eine direkte Kontrolle des Unterhaltungszustandes aller dieser Strecken.

Dieses Kontrollverfahren gliedert sich in zwei Teile: 1. Anfangs des Jahres wird eine erste Prüfung auf der ganzen Länge der Strecke zwecks Feststellung des Zustandes der Strecke und des Umfangs der vorzunehmenden Ausbesserungsarbeiten vorgenommen. 2. Während der Sommerzeit findet eine ständige Prüfung statt. Sie umfaßt die Kontrolle der ordnungsgemäßen Ausführung der von den Kolonnen geleisteten Arbeit. Die Kontrolle wird durch die Arbeitsorganisation der Kolonnen gemäß einem „Planning" für die Kolonne, den Distrikt, die Sektion, den Bezirk und den Zentraldienst erleichtert.

Die Streckenrevisionsarbeiten werden nach Verdienstpunkten bewertet.

Unter Berücksichtigung des Geschwindigkeitsregimes und der Tonnenzahl der betreffenden Strecke muß sie nach Revision je nach ihrer Klassierung 13, 14, 15 oder 16 Punkte auf 20 erhalten.

Wenn das Geschwindigkeitsregime oder die Tonnenzahl zunimmt, so werden die Ansprüche des Unterhaltungsdienstes von selbst größer. Die Zahl der planmäßigen Revisionen und der Bediensteten der Kolonnen wird dementsprechend geregelt.

Bedeutend sind die Verbesserungen, die innerhalb des Netzes vorgenommen wurden. Von 1926 bis 1936 wurde nämlich die Länge der Strecken, auf denen die Zuggeschwindigkeit 60 km/Std. nicht übersteigen durfte, von 1950 km auf 700 km herabgesetzt. Dagegen kann zur Zeit mit einer Geschwindigkeit von 90 km/Std. bis 120 km/Std. auf 2350 km Strecke statt 1200 km im Jahre 1926 gefahren werden. Außerdem wird zur Zeit eine Geschwindigkeit von 140 km/Std. zwischen Gent und Brügge erreicht, was auf dem Gebiete der Fahrgeschwindigkeitsentwicklung der Züge einen neuen Fortschritt darstellt.

Als wirtschaftliches Ergebnis dieser zehnjährigen Anstrengungen sind die jährlichen Streckenunterhaltungsausgaben gegenüber 1930 von 160 auf 95 Millionen, d. h. um 40 %, gesunken. Die Unterhaltung eines Streckenkilometers kostet 1926 20 600 frs. und 1937 nur 12 400 frs.

Signalwesen.

In sehr vielen Stationen ist die mechanische Bedienung der Weichen und Signale durch den elektrischen Antrieb ersetzt worden. Die Elektrisierung des Signalwesens gestattet die Beschleunigung des Verkehrs und erhöht die Sicherheit. Außerdem sind die bleibenden mechanischen

Anlagen mit elektrischen Vorrichtungen versehen worden. Diese Vorrichtungen ermöglichen die Prüfung der vollkommenen Übereinstimmung der Stellung der sich auf freier Strecke befindenden Apparate mit der Stellung des Stellhebels im Stellwerke und eine wirksame Kontrolle der für die Züge vorbereiteten Fahrstraße.

Das Ersetzen der früheren nicht verstärkten Signale durch überfahrbare Vorsignale ist fortgesetzt worden.

Auf den Strecken Charleroi—Namür und Brüssel—Antwerpen ist die Lichtsignalisierung bei Tag und bei Dunkelheit zwecks besserer Sichtbarkeit der Signale eingerichtet worden.

In verschiedenen Rangierbahnhöfen (Gent, Antwerpen, Schaerbeek) wurde die elektrische Zentralbedienung der Weichen mit automatischer Betätigung der Kopfweichen verwirklicht.

Mehr als 1000 Apparate, die die Angaben der Vorsignale in den Lokomotiven zu wiederholen ermöglichen, sind angebracht worden.

Wegübergänge.

Die Gesellschaft fährt damit fort, die Wegübergänge nach und nach abzuschaffen. Jedes Jahr legt sie eine bedeutende Summe zur Ausführung dieser Arbeiten aus. Um beim Überfahren der Wegübergänge Unfälle zu verhüten, hat die Gesellschaft verschiedene Verbesserungen eingeführt, und zwar: Vervollkommnung der Meldung der Züge zwischen den Signalisierposten und den bewachten Übergängen; Anlegen von Läute- und Lichtsignalen zum Melden der Schließung der Schranken an den auf Entfernung bewachten Wegübergängen (Ende 1937: 68); automatische Meldung mittels Läute- und Lichtsignalen bei Annäherung der Züge an den unbewachten Wegübergängen. 1937 waren 207 Übergänge mit letzteren Apparaten versehen.

Modernisierung der Bahnhöfe.

Die Gesellschaft setzt ebenfalls die Modernisierung der Bahnhöfe fort. Sehr viele Stationen sind noch nach alter Bauart angelegt, Eine sehr große Anzahl stammt noch aus der Zeit der Gründung der Eisenbahn.

Die Gesellschaft hat sich in erster Linie bemüht, das Ansehen der Gebäude durch eine planmäßige und regelmäßige Unterhaltung zu verbessern. Die Blumenausschmückung der Bahnhöfe ist verallgemeinert worden. Jedes Jahr findet ein Wettbewerb zwischen den Stations- und Haltestellenvorstehern statt, für den 25 000 Fr. an Preisen ausgesetzt werden. Gewisse Ausschmückungen haben besonders gute Resultate erzielt.

Seit 1937 wird die planmäßige Modernisierung der Bahnhöfe, nach Maßgabe von 100 Bahnhöfen pro Jahr, vorgenommen.

Die Gesellschaft hat ebenfalls hochliegende Bahnsteige, Bahnsteigunterführungen und Bahnsteigüberführungen sowie Schutzdächer für die Reisenden in verschiedenen bedeutenden Bahnhöfen angelegt. In sehr vielen Stationen sind moderne Güterhallen errichtet worden.

Besondere Werkstätten wirken zur Verschönerung der Bahnhöfe mit, durch Anfertigen von Gegenständen aus Eisenbeton: Umzäunungen, Platten, Kasten, Behälter, Bahnsteigbordschwellen und Maste.

Das Personal.

Der Personalbestand belief sich 1923 auf 101 362 Bedienstete[1], am 31. Dezember 1926 auf 116 133 und am 31. Dezember 1937 auf 89 021, nachdem er 1935 81 966 Bedienstete betragen hat. Die bedeutende Verminderung des Personalbestandes ist auf Reorganisationsmaßnahmen und auf den Rückgang des Verkehrs zurückzuführen.

Sofort nach ihrer Gründung bemühte sich die Nationalgesellschaft, ihr Personal auf den wirklich notwendigen Bestand eines rationellen Betriebes zu beschränken. Schon ab 1927 wurden die überflüssigen zeitweiligen Bediensteten abgebaut. Das Pensionsalter wurde von 66 auf 65 Jahre herabgesetzt. 1800 Arbeiter im Alter von 60 bis 65 Jahren wurden vorzeitig gegen Entschädigung in den Ruhestand versetzt. Unter gewissen Bedingungen wurde der Dienstaustritt bewilligt. Schließlich wurden Rationalisierungsmaßnahmen getroffen, so daß seit Gründung der Nationalgesellschaft der Bestand um 27 112 Bedienstete gesunken ist.

Die bildliche Darstellung, Seite 1367, gibt die Schwankungen im Personalbestand in der Zeit von 1923 bis 1937 an. Während des in diesem Bericht behandelten Zeitraumes von 1923 bis 1937 bestanden zwei Regimes für das Personal: Das Staatsregime und das Regime der Nationalgesellschaft. Beide weisen bedeutende Unterschiede auf.

Kraft der von der Regierung bei der Verhandlung über das Gesetz über die Gründung der Nationalgesellschaft eingegangenen Verpflichtungen wurde beschlossen, daß das von der Nationalgesellschaft übernommene Personal nicht schlechter gestellt sein dürfte, als wenn es im Staatsdienst geblieben wäre.

Personalsatzung.

Wie wir vorstehend erwähnt haben, war im Gesetz über die Gründung der Nationalgesellschaft eine aus 20 Mitgliedern bestehende pari-

[1] In diesem Personalbestand sind alle Bediensteten, ohne Rücksicht auf die Dauer ihrer Dienstzeit, als Einheit gezählt.

tätische Kommission, wovon zehn Mitglieder die Gesellschaft und zehn Mitglieder das Personal vertreten, vorgesehen worden, die unter dem Vorsitz eines vom König bezeichneten Rechtsgelehrten mit der Aufstellung der Satzung des Personals beauftragt wurde.

Diese Satzung ist nun ausgearbeitet.

Sie regelt:

- die Art und Weise der Anstellung und Beförderung,
- die Alterspensionen und die Pensionen wegen vorzeitiger Invalidität,
- die Sozialversicherungen (Krankheiten und Unfälle),
- das Disziplinarverfahren, den Urlaub usw.

Das Personal hat Anrecht auf bezahlten Urlaub, der auf 15 Tage für das Angestelltenpersonal und auf acht Tage für das Arbeiterpersonal festgesetzt ist.

Die Nationalgesellschaft hat zugunsten ihrer Bediensteten aller Kategorien ein vorteilhaftes Sozialversicherungsregime eingerichtet. Alle Bediensteten sind gegen Krankheit, Unfallgefahr, vorzeitige Invalidität, Alter und vorzeitigen Tod versichert.

Die in bezug auf die Altersversicherungen getroffenen Maßnahmen ermöglichen den Bediensteten nach beendeter Laufbahn in einem ihrem Rang entsprechenden, gesicherten Ruhestand zu leben.

Besondere Unterstützungen werden gewährt: Bei Geburtsfällen in der Familie des Bediensteten, beim Tode des Bediensteten, in bedürftigen Lagen, die durch Krankheiten oder Unglücksfälle entstanden sind. Die Witwen und Waisen der verstorbenen Bediensteten erhalten eine Pension aus einer besonderen Kasse, deren Bestand durch Beiträge des Personals und auch durch Einzahlungen seitens der Gesellschaft gebildet wird.

Die Gesellschaft hat sich auch mit der Verbesserung der materiellen Lebensverhältnisse ihres Personals befaßt. Zu diesem Zweck gewährt sie dem Personal Darlehen zu geringen Zinsen, um ihm den Ankauf oder den Bau eines Eigenheims zu ermöglichen. Zur Zeit sind 2230 Darlehen, die einen Gesamtbetrag von etwa 68,5 Millionen darstellen, bewilligt worden.

Die Gesellschaft nimmt ebenfalls die Anlagekosten von Kantinen, wo das Personal billige Mahlzeiten erhalten kann, zu ihren Lasten. Sie

wirkt auch in der Leitung der Kleiderkasse mit und trägt einen Teil der allgemeinen Kosten derselben. Diese Organisation liefert verschiedenen Kategorien der Bediensteten Dienst- oder Arbeitskleidung zum Selbstkostenpreise. Die Gesellschaft bezahlt ebenfalls 50 % der Kosten für die Uniformen, die die mit dem Publikum in Berührung kommenden Bediensteten im Dienst tragen müssen.

Durch Schaffung dieser sozialen Einrichtungen bezweckt die Gesellschaft nicht nur die Verbesserung der materiellen und moralischen Lage ihres Personals, sondern auch die Hebung des Interesses an dem Dienst und an dessen Organisation.

Es wurde ein moderner ärztlicher Dienst eingerichtet, der schon bei der Einstellung des Personals durch Auswahl körperlich besonders Befähigter eine Rolle spielt. Während der Laufbahn der Bediensteten

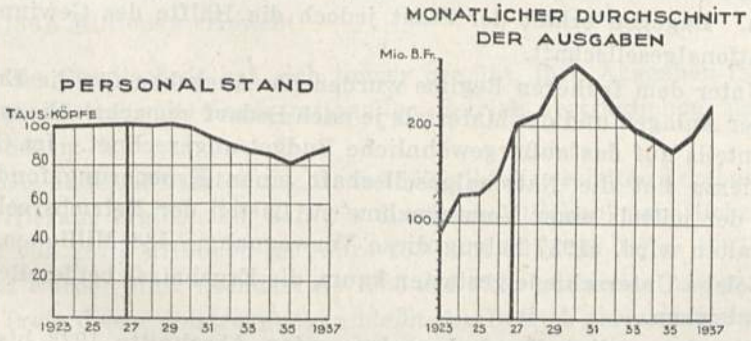


Abb. 3.

setzt dieser Dienst seine Tätigkeit fort, durch eine ständige Kontrolle des Gesundheitszustandes in bezug auf Ermittlung ansteckender Krankheiten und durch Sorge für beste Arbeitsverhältnisse hinsichtlich Hygiene, Salubrität, Verhütung von Unfällen usw. Die Gesellschaft hat Pflegestellen eingerichtet, von denen einzelne in ihrer Art vorbildlich sind.

Schließlich sorgt die Gesellschaft für die Bediensteten, die durch Arbeitsunfälle bzw. Krankheiten arbeitsunfähig geworden sind, indem sie sich bemüht, diese Bediensteten neu auszubilden oder sie umzuschulen, um ihnen zu ermöglichen, ein ihren geschwächten Fähigkeiten entsprechendes Amt auszuüben. Um sich einen Begriff von dem Umfang dieser sozialen Einrichtungen machen zu können, wird es genügen, darauf hinzuweisen, daß die Gesellschaft im Jahre 1937 hierfür 478,7 Millionen Fr., d. h. mehr als 38 % der Ausgaben für das Personal, ausgegeben hat.

Das Finanzwesen.

Finanzielle Ergebnisse.

Der 15jährige Betriebszeitraum kann in bezug auf die finanziellen Ergebnisse in drei Abschnitte eingeteilt werden:

I. Abschnitt: Vom 1. Januar 1923 bis zum 31. August 1926,

II. Abschnitt: Vom 1. September 1926 bis zum 31. Dezember 1930,

III. Abschnitt: Vom 1. Januar 1931 bis zum 31. Dezember 1937.

Diese drei Abschnitte weisen wesentliche Verschiedenheiten auf: Der erste Abschnitt, während welchem das Netz vom Staat betrieben wurde, kann schwer mit den beiden anderen verglichen werden, weil das Finanz- und Buchführungswesen grundsätzliche Verschiedenheiten aufweist.

Unter dem früheren Regime trug die Eisenbahnverwaltung die gesamten finanziellen Lasten des Netzbaues auf ihre Kosten. Zur Zeit trägt die Nationalgesellschaft nur die Kosten ihrer neuen Immobilisierungen. Dagegen erhält der Staat jedoch die Hälfte des Gewinns von der Nationalgesellschaft.

Unter dem früheren Regime wurden die Ausgaben für die Erneuerung der Anlagen und des Materials je nach Bedarf gemacht. Sie wurden größtenteils auf das außergewöhnliche Budget angerechnet. Im Gegensatz hierzu hat die Nationalgesellschaft einen Erneuerungsfonds gebildet, der mittels einer Vorwegnahme zu Lasten der Betriebsrechnung unterhalten wird. 1937 betrug diese Vorwegnahme 433 Millionen.

Solche Unterschiede gestatten kaum, die Ergebnisse beider Regimes zu vergleichen.

Die finanziellen Ergebnisse des ersten Abschnitts 1923 bis 1926 (bis zum 1. September) waren folgende:

Betriebseinnahmen	6 022,5	Millionen
Betriebsausgaben	5 393,7	„
Nettoertrag	628,8	Millionen
Finanzielle Lasten	682,1	„
Defizit	53,3	Millionen

Der zweite Abschnitt (1926 bis 1930), der den ersten Betriebsabschnitt der Nationalgesellschaft darstellt, ist durch einen außergewöhnlich wirtschaftlichen Wohlstand gekennzeichnet, der im Jahre 1929 seinen Höhepunkt erreichte.

Die Gesamtergebnisse dieses Abschnitts sind folgende:

Einnahmen		13 951,8	Millionen
Ausgaben		11 986,0	„
Nettoertrag		1 965,8	Millionen
Ertrag der angelegten Gelder	144,7		
Finanzielle Lasten	124,2	20,5	„
Überschuß		1 986,3	Millionen

Dieser Überschuß ist wie folgt verteilt worden:

Reservefonds	348,8	Millionen
Staat	770,0	„
Vorzugsaktien (davon die Hälfte dem Staat)	770,0	„
Personal	81,1	„
Vortrag	16,4	„

Der dritte Abschnitt (1931 bis 1937) ist eine gänzliche Verlustperiode:

Einnahmen	17 277,3	Millionen
Ausgaben	17 342,3	„
Verlust	65,0	Millionen
Finanzielle Lasten	734,4	„
Defizit	799,4	Millionen

Der Betrieb des Netzes unter dem Regime der Nationalgesellschaft in der Zeit von 1926 bis 1937 hat also zusammengefaßt einen Überschuß von 1186,9 Millionen erbracht.

Die Gesellschaft hat sich immer bemüht, ihre Ausgaben in einem weitgehendsten, mit einem rationellen Betrieb verträglichen Maße, zu vermindern.

Die bildliche Darstellung, Seite 1367, gibt die erzielten Ergebnisse an: Hieraus ergibt sich, daß die durchschnittlichen monatlichen Ausgaben von 267,4 Millionen im Jahre 1930 auf 221,0 im Jahre 1937 herabgesetzt worden sind, nachdem sie 1935 auf 177,9 gestanden hatten.

Trotz dieser Anstrengungen bleibt der Betrieb verlustbringend. Die Gesellschaft muß zu schwere, ihr vom Staat auferlegte Lasten (Pensionen der Bediensteten des früheren Regimes, kostenfreie Beförderungen und auferlegte Preisverminderungen) tragen sowie Tarifermäßigungen gewähren, um gegen den Wettbewerb ankämpfen zu können.

Außer dem festen 6proz. Zinssatz zu Lasten des Staates[1] ist den Inhabern von Vorzugsaktien eine Superdividende von 2,70 % für das Geschäftsjahr 1926/27, das 16 Monate umfaßte, von 2 % für die Jahre 1928 und 1929 und von 1 % für 1930 ausgezahlt worden. 1931 konnte keine Superdividende ausgezahlt werden. Der Staat, der die gewöhnlichen Aktien und die Hälfte der noch nicht ausgegebenen Vorzugsaktien besitzt, hat für diese sechs Geschäftsjahre insgesamt 1155 Millionen Franken eingenommen, d. h. durchschnittlich 192 Millionen jährlich. Das Personal der Gesellschaft, das einen Anteil von 5 % am Gewinn hat, konnte sich insgesamt für denselben Zeitraum 81 Millionen Franken teilen.

[1] Dieser Zinssatz ist im Jahre 1935 auf 4 % herabgesetzt worden.

Reservefonds.

Der im Artikel 39 der Satzung vorgesehene Reservefonds, der dazu bestimmt ist, die Betriebsverluste zu tilgen, und der durch eine 2½proz. Vorwegnahme auf die Bruttoeinnahmen sowie durch die Erträgnisse seiner eigenen Aktiva gebildet wird, hat seinen Höhepunkt mit 404 Millionen erreicht. Er ist durch die späteren Defizite gänzlich erschöpft worden.

Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Der im Artikel 38 der Satzung vorgesehene Erneuerungsfonds, der dazu bestimmt ist, die Ausgaben für die Erneuerung der Strecken, der Anlagen und des Materials zu normalisieren, wird durch eine jährliche Vorwegnahme zu Lasten der Betriebsrechnung und durch den Verkaufsertrag der alten Materialien gebildet.

Der Betrag der jährlichen Vorwegnahme wird auf Grund der Dauerhaftigkeit der verschiedenen Elemente, die das Netz bilden, berechnet:

Strecken	33⅓ Jahre
Signalwesen	25 „
Lokomotiven	33⅓ „
Personenwagen	40 „
Güterwagen	45 „

Derselbe wird nicht auf Grund des Selbstkostenpreises oder des Ankaufwertes, sondern auf Grund der Erneuerungskosten berechnet.

Von 1926 bis 1937 ist dieser Betrag von 292,3 auf 433 Millionen gestiegen.

Von 1927 bis 1937 beliefen sich die Gesamteinnahmen des Erneuerungsfonds auf 5521 Millionen und dessen Ausgaben auf 3866 Millionen.

Der Unterschiedsbetrag in Höhe von 1655 Millionen bildet eine Reserve, die während der künftigen Jahre für Materialerneuerungen benutzt wird.

Anlagekosten, Anleihen.

In der Zeit von 1923 bis 1937 wurden 3156,3 Millionen Franken für Anlagearbeiten ausgegeben.

907,3 Millionen wurden unter dem Staatsregime und 2249 Millionen unter dem Regime der Nationalgesellschaft ausgegeben.

Die Ausgaben der Nationalgesellschaft umfassen:

für Strecken und Gebäude	1398,3 Millionen
für Fahrmaterial	461,4 „
(hiervon 372 Millionen für den Einbau d. durchgehenden Bremse)	
für Werkzeug	254,4 „
für Verschiedenes	134,9 „

Zur Zeit des Staatsbetriebes wurden die Anlagekosten durch das außergewöhnliche Budget gedeckt.

Um ihre Immobilisierungsausgaben zu decken, wurde die Gesellschaft vom Parlament ermächtigt, Anleihen bis zu einer Höhe von 2109 Millionen zu machen. Bis jetzt beträgt diese Anleihe eine Milliarde. Die Mehrausgaben für ihre Anlagen wurden durch einen Vorschuß vom Staate in Höhe von 500 Millionen laut Gesetz vom 23. Juli 1926 und durch die verfügbaren Gelder der Gesellschaft, namentlich die des Erneuerungsfonds, der je nach den Erneuerungserforderlichkeiten aufgefüllt wird, gedeckt.

Soziale Lasten.

Die Ausgaben, die während des Berichtszeitraums am meisten gestiegen sind, sind die der sozialen Lasten.

Diese Lasten umfassen besonders: Die Pensionen, die Ausgaben für Krankheit und Verletzung und den bezahlten Urlaub.

Während sie sich 1923 auf 55,2 Millionen und 1927 auf 226,9 Millionen beliefen, d. h. 9,7 % bzw. 16,5 % der Gehälter und Löhne ausmachten, sind sie 1937 auf 478,7 Millionen, d. h. 34,9 %, gestiegen.

Die Pensionen, die von 52,5 Millionen im Jahre 1923 auf 135,1 Millionen im Jahre 1927 und auf 399,3 Millionen im Jahre 1937 gestiegen sind, bilden den bedeutendsten Teil dieser Ausgaben.

Die Nationalgesellschaft behauptet, daß sie für die Pensionen für die während der früheren Verwaltung der Staatseisenbahnen geleisteten Dienste nicht aufzukommen habe. Diese Pensionen werden auf mehr als 180 Millionen jährlich geschätzt.

Dies ist eine der Hauptursachen des ständigen Defizits des jetzigen Netzbetriebes.

Finanzielle Lasten.

Dagegen sind die finanziellen Lasten gegenüber denjenigen des Staatsregimes im Rückgang, und zwar aus den schon angeführten Gründen: Bei der Gründung der Nationalgesellschaft hat der Staat die Lasten des Netzbaues behalten und erhielt dagegen die Hälfte des Gewinns der Nationalgesellschaft.

Die Nationalgesellschaft hat die finanziellen Lasten der neuen Immobilisierungen behalten.

Die Kapitallasten betrugen im Jahre 1923 152,7 Millionen und im Jahre 1937 64,8 Millionen.

Die Entwicklung unserer Eisenbahnen im Laufe der letzten 15 Jahre ist unvermeidlich ein Spiegelbild des Wirtschaftslebens unseres Landes während dieses bewegten Zeitraumes. Die Nachwirkungen hiervon findet man in den Betriebsergebnissen, wie dies übrigens bei den meisten europäischen Eisenbahnnetzen der Fall ist.

Zu den wirtschaftlichen und finanziellen Schwierigkeiten kamen die immer größer werdenden Schwierigkeiten des Kraftwagen- und Wasserwegwettbewerbs hinzu.

In Belgien ist das wichtigste Ereignis dieses Zeitabschnitts die grundlegende Umgestaltung, die durch die Gründung der Nationalgesellschaft im Jahre 1926 hervorgerufen wurde.

Durch Einführung der Handlungsfreiheit und durch Abschaffung der mit dem parlamentarischen Eingreifen und mit der Staatsbuchführung verbundenen Verwicklungen und Hemmungen hat dieses neue Regime die Verwirklichung zahlreicher Reformen gefördert.

Seit langer Zeit wird in allen Ländern die Frage der besten Verwaltungsart der Eisenbahnen aufgeworfen. Einzelne sind für die Betriebsführung durch den Staat. Sie behaupten, daß die Eisenbahntransporte vom Staat durchgeführt werden müssen, daß die Privatgesellschaften dazu verleitet werden können, das allgemeine Interesse zugunsten des persönlichen Interesses der Aktieninhaber zurückzustellen. Andere behaupten, daß der Betrieb durch unabhängige Gesellschaften vorzuziehen ist, weil er in wirtschaftlicher und industrieller Hinsicht vorteilhafter und von den Hemmungen der Verwaltung und des Parlaments frei ist. Beiderseits findet man wertvolle Argumente. Beide Systeme behalten ihre Anhänger und ihre Gegner. Das neue Regime der belgischen Eisenbahnen hat beide Ansichten in Übereinstimmung gebracht. Es vereinigt die Vorteile der beiden Systeme, ohne deren Mängel beizubehalten: Das allgemeine Interesse ist gesichert, da der Staat über bedeutende Befugnisse und Kontrollmittel verfügt; anderseits besitzt die Nationalgesellschaft eine genügende Unabhängigkeit, um sich den unvermeidlichen Einwirkungen eines Staatsregimes zu entziehen.

Wie schon gesagt, war die Reorganisation der belgischen Eisenbahnen seit langer Zeit beabsichtigt. Mehrere Regieentwürfe waren ausgearbeitet und sogar dem Parlament vorgelegt worden. 1926 wollte man durch die Gründung der Nationalgesellschaft vor allem dem finanziellen Elend des Landes abhelfen.

Eine Erfahrung von mehr als elf Jahren hat bewiesen, daß die Reform außerdem einen günstigen Einfluß auf den Betrieb des Netzes ausgeübt hat.

Geschichte der Kurhessischen Eisenbahnpolitik.

Von
Leonore Wessel in Düsseldorf.

(Mit 5 Kartenskizzen.)

(Schluß.)

Das kurhessische Eisenbahnbauprogramm vom 12. Januar 1842 und seine Annahme in der Ständeversammlung.

In den ersten Januartagen des Jahres 1842 brachte die kurhessische Regierung ein großes Eisenbahnprogramm heraus. Zum ersten Male bekundete sie damit, zur Einsicht gekommen zu sein, daß der Bau von Eisenbahnen in Kurhessen nötig sei, und suchte sich nunmehr klarzuwerden über die Linien, die in absehbarer Zeit angelegt werden sollten. Als Grundlage dieses zukünftigen kurhessischen Eisenbahnsystems waren in einer Regierungsvorlage[1] vom 12. Januar 1842 drei Linien vorgesehen:

1. Kassel—Bebra—(Gerstungen—Halle),
2. Kassel—Gießen—Frankfurt,
3. Kassel—Hofgeismar—Carlshafen (bzw. Anschluß an die westfälische Eisenbahn Preußens).

Außerdem war sofort eine Verbindung der kurhessischen Stadt Hanau mit Frankfurt vorgesehen. Die Kreise Schmalkalden und Rinteln[2] sollten Anschluß an die Eisenbahnen des sie umschließenden „Auslandes" erhalten.

Wenn dieser Plan zur Ausführung kam, blieben die Kreise Hünfeld, Fulda, Schlüchtern, Gelnhausen, Eschwege, Witzenhausen, Wolfhagen und Frankenberg ohne Eisenbahnanschluß. Besonders schwierig würde die Lage der Kreise an der oberen Fulda werden, die also in Zukunft ihren (Frankfurt-Leipziger) Durchgangsverkehr an die Main-Weserbahn abgeben müßten. Als Ausgleichsmaßnahmen nahm die Regierung in Aussicht[3], den leidenden Kreisen durch Hebung der Schiffahrt, Verbesserung der Straßen und Förderung von Industrie und Landwirtschaft zu helfen.

[1] Abl. d. Reg. a.

[2] Bez. Schmalkalden vgl. weiter unten S. 1459, bez. Rinteln unten S. 1406 ff.

[3] Abl. d. Reg. h. 22. Januar 1842.

Mit der so aufgestellten Regierungsvorlage allein war eine praktische Grundlage zum Beginn der eigentlichen Bauarbeit freilich noch nicht gewonnen. Auch weiterhin mußte mit den Nachbarstaaten verhandelt werden, und zwar kam es jetzt darauf an, auch über den Verlauf der Kassel-Frankfurter Bahn den abschließenden Vertrag zustande zu bringen. Die Vertreter der Fuldaer Bahn ließen den Mut noch nicht sinken. Seitdem durch den Berliner Vertrag der Verlauf der Ostwestbahn über Thüringen festgelegt war, lag ein Anschluß hieran über Bebra nach Frankfurt ja auch besonders nahe. 1842 erschien in Hanau ein Schriftchen von Karl Arnd: „Welche ist die zweckmäßigste Direktionslinie für die Eisenbahn zwischen Eisenach[1] und Frankfurt?", in dem Arnd auf die wesentliche Bedeutung der Fuldaer Linie[2] hinwies.

Das Jahr 1842 brachte noch keinen Vertragsabschluß für die Main-Weser-Bahn, vielmehr fiel Kurhessen wieder in seine bekannte zögernde Politik bei der Fortsetzung der Eisenbahnverhandlungen zurück. Die tieferen Gründe[3] dieses rätselhaften Stockens erfuhr der Frankfurter Unterhändler Souchay durch den kurfürstlichen Hofbankier und Agenten Rothschild. Der Kurprinz forderte für seine Mitwirkung an der von Frankfurt gewünschten Eisenbahn eine beträchtliche Summe für seine Privatkasse, und da der Frankfurter Bevollmächtigte diese Zumutung zurückwies, verlegte er sich noch einmal darauf, die Verhandlungen hinauszuzögern. Sogar eine ganz neue Linienführung[4] der Main-Weser-Bahn: Friedberg—Hanau—Frankfurt zog der Kurprinz 1842 in

[1] 1842 konnte Arnd schon mit gutem Grund das Problem der Main-Weser-Bahn als eine Verbindung von Eisenach nach Frankfurt betrachten, da die Ostwestbahn vertragsmäßig als Thüringer Linie beschlossen war und der Verkehr Frankfurt—Leipzig von überragender Bedeutung für die Nordsüdrichtung werden würde.

[2] Nach Arnds Meinung hätte die Marburger Linie nur den Vorzug, daß sie die kürzeste Verbindung Kassel—Frankfurt darstellte, während mehr Verkehr über Fulda nicht nur an Durchgangs-, sondern auch an Binnengut (im Verhältnis 2 : 3) zu erwarten sei, da an dieser Strecke ja viel mehr Industriestädte lägen. Der Verkehr mit Nord- und Ostdeutschland lasse sich auf die Dauer nicht über Kassel zwingen, sondern werde sich neue Wege suchen, wenn die notwendige kürzeste Linie über Fulda nicht angelegt würde. Nach Arnd müßten auch die technischen Schwierigkeiten bei Durchtunnelung des Distelrasens günstiger bewältigt werden können.

[3] Schwemer III, 1, S. 56ff. In den kurhessischen Akten findet sich hierüber nichts.

[4] Auf diesen Gedanken wurde später nie wieder zurückgegriffen, da Kurhessen mit Rücksicht auf Bockenheim im Grunde ebenso interessiert war wie Frankfurt, und weil eine besondere Privatbahn Hanau—Frankfurt die dringendsten Wünsche der Bewohner der kurhessischen Mainorte zunächst befriedigte. Vgl. hierüber unten S. 1426.

Erwägung, um sich an den hartnäckigen Frankfurtern zu rächen. Der Umweg für den Frankfurt-Leipziger Verkehr wäre damit noch um zehn bis zwanzig Kilometer größer geworden, aber vielleicht hätte das kurhessische Hanau hieraus wirklich Vorteile ziehen können, und die weitere in der hessischen Regierungsvorlage vorgesehene Bahn Frankfurt—Hanau war bei dieser Linienführung auch mit einbegriffen.

Jedenfalls, daß bei derartiger Sprunghaftigkeit der kurhessischen Politik die Main-Weser-Bahn keine Fortschritte machte, nimmt nicht wunder.

Ebensowenig näherte auch die Ostwestbahn in dieser Zeit sich wirklicher Baureife. Hessen gerät — schrieb Schwedes im Herbst 1842 verzweifelt aus Berlin — in der Eisenbahnsache immer mehr in die Klemme, „in welche die Weisheit der kurhessischen Regierung das Land gebracht hat". „Vor zwei Jahren waren wir Herren der ganzen Angelegenheit, heute sind wir schon die Diener, und zuletzt müssen wir uns allen Willens begeben. Alles habe ich vorausgesagt, aber niemand hat es begriffen"[1]. — Bei näherem Zusehen, aus welchem Grunde denn diese Verzögerung auch der Thüringer Bahn sich ergab, stößt man auf eine allerdings ganz eigenartige und anderswo als in Kurhessen kaum denkbare Bestimmung: Um ihre beiden wichtigsten Eisenbahnpläne (Ostwest und Main-Weser) möglichst zu beschleunigen — das möchte doch wohl zur Ehre der kurhessischen Regierung anzunehmen sein — und weil man fürchtete, daß keine der beiden Bahnen ohne den Bestand der anderen anschließenden Bahn sich rentieren würde, war in der Vorlage vom 12. Januar 1842 festgelegt worden, daß weder die Halle-Kassel-Lippstädter, noch die Main-Weser-Bahn gebaut werden dürfte, bevor nicht auch die andere Bahn gesichert wäre. Der Erfolg dieser höchstens vom kurhessischen, niemals aber vom preußischen, Thüringer, Hessen-Darmstädter oder Frankfurter Standpunkt aus verständlichen Verkoppelung zweier an sich ganz selbständiger Bahnprojekte war nun natürlich gerade umgekehrt, als in Kassel beabsichtigt; statt, daß die beiden Pläne einer den anderen förderten, wirkte jede Schwierigkeit, die sich bei dem einen einstellte — und in Kurhessen stellten sich stets Schwierigkeiten ein —, sofort und für gleiche Zeitdauer hemmend auf den anderen ein, der sonst vielleicht währenddem rüstig hätte gefördert werden können. Die Wirkung der Bestimmung war zu bemerken. Die Existenz einer derartigen Richtschnur aber konnte niemand ahnen, der nicht in den Wortlaut der Vorlage eingeweiht war; vor allem auch die Stände nicht, die angesichts des rätsel-

[1] Schwedes S. 164.

haften Stillstands der Eisenbahnsache sich immer wieder verpflichtet fühlten, bei der Regierung anzufragen und Beschleunigung zu beantragen. Es setzte das Schauspiel ein, das mit Abwandlungen dann die kurhessischen Eisenbahnakten für die nächsten 20 Jahre füllt: Die Stände mahnen zum Eisenbahnbau bzw. zu seiner Beschleunigung, die Regierung bleibt stumm oder gibt abschlägige Bescheide, welch letztere dann wieder neue Mahnungen der Stände nach sich ziehen. Am 13. Oktober 1843[1] beantragen die Abgeordneten Arnold und Schwarzenberg Beschleunigung der Eisenbahnsache. Längeres Zögern würde die vollständige Umgehung Kurhessens zur Folge haben, da durch die Linie Aschaffenburg—Bamberg schon eine fränkisch-sächsische Verbindung Frankfurt—Leipzig drohe. — Am 2. November 1843 mahnt der Vorsitzende des Ausschusses für Eisenbahnangelegenheiten in der Ständeversammlung, Baron von Waitz, zur Eile. Am 4. Januar 1844 kommt ein abschlägiger Bescheid der Regierung, der Zeitpunkt der Entscheidung sei noch nicht gekommen. Damit gibt Waitz sich nicht zufrieden. Er geißelt wenige Tage später, am 12. Januar 1844, das Verhalten der Regierung in einem ausführlichen Bericht[2] über die bisher erfolgten Schritte. Am 18. Januar 1844 weist der Innenminister Volmar im Namen der Regierung die dringende Mahnung zur Eile zurück mit der Antwort, es sei nicht Sache des Ständeausschusses, sich in Regierungsangelegenheiten zu mischen. Die Beurteilung der Motive der Regierung entziehe sich dem Ausschuß. Nach wiederholten gleichartigen Ermahnungen des Ausschusses und Absagen der Regierung erklären sich Ende 1844 in der Eisenbahnsache die Stände zur Unterstützung der Regierung bereit, halten aber ihr Verlangen wegen näherer Auskunft, falls die Regierung Verbindlichkeiten übernommen habe, aufrecht. Auch wiederholen sie ihre Ersuchen um Beschleunigung.

Inzwischen waren die zwischenstaatlichen Abmachungen zum Abschluß gekommen und die Mitteilung ihrer Ergebnisse an die Stände ließ sich nicht mehr länger umgehen. So wurde am 20. Februar 1844

[1] Abl. d. St. a.

[2] Nach fast zehnjährigen Vorarbeiten und Unterhandlungen habe die Regierung „noch nicht die Grundlage für eine schließliche Entscheidung gewonnen", sie bleibe nach wie vor bei der Meinung, „daß für sie die geeigneten Zeitpunkte, sich zu entscheiden, noch nicht eingetreten" seien. Der Eisenbahnbau sei dringend notwendig, wenn Kurhessen nicht vom Verkehr abgeschnitten werden solle. Der Vertrag über die Eisenbahn Halle—Kassel—Lippstadt sei abgeschlossen, aber seit dem 20. Dezember 1841 sei den Ständen noch nicht Mitteilung davon gemacht. Außerdem ständen die Verhandlungen über die Strecke Kassel—Frankfurt vor dem Abschluß. Es sei also doch allerlei geschehen. Eile und Mitteilung an die Stände wäre nach Waitz' Meinung geboten.

eine „Regierungsproposition“[1] vom Ministerium des Innern und der Finanzen vorgelegt, in der die Eisenbahnpolitik der Regierung zur Darlegung kam. Es hieß darin, die Regierung beabsichtige in Verbindung mit dem Großherzogtum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt den Bau der Main-Weser-Bahn Kassel—Marburg—Gießen—Frankfurt auf Staatskosten. Die Bahn solle mit allen Gebieten Deutschlands in Verbindung gebracht werden. Sie sei als Hauptbahn für Kurhessen vorgesehen. Der Bau solle aber erst in Angriff genommen werden, wenn die Ausführung der Bahn Halle—Kassel—Lippstadt durch ein Aktienunternehmen gesichert sei. Sobald die Stände ihre Zustimmung ausgesprochen hätten, könnte sich die Regierung mit den thüringischen Staaten und Preußen ins Einvernehmen setzen und die Bildung einer Aktiengesellschaft zum Bau der Ostbahn erfolgen. Der Kreis Rinteln solle Anschluß an die norddeutsche Ostwestbahn Hannover—Minden erhalten. Ferner wäre von der Regierung eine Verbindung der beiden benachbarten Städte Frankfurt und Hanau mittels einer Bahn vorgesehen. Die Notwendigkeit dieser Bahn werde allgemein anerkannt, und man hoffe, daß auch diese Bahn möglichst schnell gebaut werden würde.

Nun war es Sache der Stände, sich zu dieser Eisenbahnpolitik ihrer Regierung zu äußern. Daß die Landesvertretung nicht zufrieden war, ist selbstverständlich. Der Ausschuß für Eisenbahnen in der Ständeversammlung stellte am 24. Februar 1844 auf Grund einer Konferenz mit Schwedes und Lange als Vertretern der Regierung den Widerspruch in dieser „Proposition“ fest, daß der Bau der Main-Weser-Bahn die Halle-Lippstädter Bahn voraussetze, diese aber erst begonnen werden könne, wenn das Zustandekommen der Aktiengesellschaft gesichert sei. Zum Glück bestände aber die Aussicht, daß die Aktiengesellschaft für die Halle-Lippstädter Bahn zustande käme, zumal Preußen und die thüringischen Staaten sich sehr stark für den Bau interessierten. — Desungeachtet kam in den nächsten Tagen noch eine Anzahl verzweifelter Gesuche aus den Orten, die an der Fuldaer Bahn interessiert waren; aber aus einer weiteren Erklärung der Regierung an die Stände vom 2. März 1844 ging hervor, daß die Wahl der Linie über Marburg mit Rücksicht auf die umliegenden Staaten und wegen der technischen Schwierigkeiten der anderen Linie erfolgt sei; außerdem werde es von Marburg aus leichter sein, Anschlüsse an andere Bahnverbindungen zu gewinnen bzw. Zweigbahnen anzulegen. Daraufhin erklärte am 9. März sich sogar Waitz für die Marburger Linie. Er gab dann weiter auch seine Zustimmung zu der Bedingung, den Bau der Main-Weser-Bahn an das Zustandekommen der Halle-Lippstädter Bahn zu knüpfen. Doch sollte diese Verknüpfung

[1] Abl. d. St. b. (ohne Unterschrift).

nur als Druckmittel gegenüber den anderen Staaten benutzt werden und die Regierung daran nicht als unbedingter Richtlinie festhalten, sonst könne Kurhessen unter Umständen überhaupt zu keiner Eisenbahn kommen. So wurde denn am 1. April 1844 die Regierungsvorlage vom 20. Februar von der Ständeversammlung angenommen.

Trotz anfänglichen Widerstrebens hatte Kurhessen für die Main-Weser-Bahn den Bau auf Staatskosten in Aussicht genommen, weil die beiden anderen beteiligten Staaten Hessen-Darmstadt und Frankfurt ihrerseits den Bau als Staatsbahn ausführten und auch in Kurhessen auf keinen Fall mit einer Aktiengesellschaft sich einlassen wollten[1]. Preußen hingegen pflegte durch Privatgesellschaften bauen zu lassen, und so bestand keine Veranlassung, die durch schwieriges Gelände führende Ostwestbahn dem Staatsfiskus zur Last fallen zu lassen. Die damals sogenannte Halle-Lippstädter Bahn sollte daher als Privatbahn durch eine Aktiengesellschaft angelegt werden. Kurhessen sah also von einer grundsätzlichen Entscheidung in der Frage: Staats- oder Privatbahn ab und hat an dieser (nach seinem geographischen Charakter als Durchgangsland auch zweifellos richtigen) Stellungnahme bis 1866 ganz folgerichtig festgehalten. So wenig man in allen anderen Fragen den Wünschen benachbarter Teilnehmerstaaten ohne weiteres sich anzuschließen bereit war, wegen der Gestaltung der juristischen Persönlichkeit bzw. Administration der verschiedenen Bahnunternehmen ist die Einigung mit Hannover, Preußen, Bayern, Frankfurt und Darmstadt-Hessen eigentlich immer ohne unnötige Schwierigkeit erfolgt[2]).

Trotz alledem war einem großen Teil der kurhessischen Landesvertreter, die ohnedies Jahr für Jahr zur Regierung in Kampfstellung standen, bei dieser Eisenbahnpolitik nicht wohl. Verkehrspolitisch war es für den Kenner von Land und Leuten deutlich, daß mit anderen als

[1] B. Jakob S. 303.

[2] Übrigens hat man zu jener Zeit auch in Preußen in der Frage noch durchaus keine grundsätzliche Stellungnahme eingenommen. Vgl. die oben S. 1168 mitgeteilte Bereitschaft, Halle—Kassel auf Staatskosten zu bauen. Auch berichtete Schwedes am 28. November 1843 aus Berlin über die dortige Einstellung zu der Frage. Es gäbe auch in Preußen von jeher zwei Parteien: Die eine hielte den Eisenbahnbau für eine Sache der Privatspekulation, die am besten wisse, „ob und wo Eisenbahnen im Interesse des Verkehrs nötig und rentabel seyen, der Staat aber habe blos darauf einzuwirken; die andere wollte, daß der Staat die Angelegenheit frühzeitig in die Hand nehmen sollte, um sie im Geiste des öffentlichen Interesses zu beherrschen". Schwedes selbst neigte auch für Kurhessen sehr zum Bau auf Staatskosten. Er war der Meinung, daß man mit Hilfe des Staatsschatzes die Bahnen leicht finanzieren könnte, und daß es sich gar nicht einsehen ließe, weshalb die Regierung wichtige Rechte aus der Hand geben sollte. — Vgl. Phil. b.

den hier zunächst nicht eben weitsichtig geplanten Eisenbahnen auf die Dauer dem Lande größerer Segen beschert werden könnte. Noch 1844 erschien eine Schrift: „Die deutsche Eisenbahnsache in besonderer Beziehung auf Kurhessen" von C. F. Elvers, in der versucht wurde, die Regierung über die wahren Aufgaben und Ziele der Eisenbahnpolitik zu belehren und gleichzeitig in letzter Stunde zum Bau der Fuldaer Linie zu mahnen[1]). Die Schrift, die versucht, die Eisenbahnfrage über den

[1] Elvers meint, es sei immer von Schaden, wenn sich ein Staat von einer großen allgemeinen Angelegenheit absondere. Daher müsse auch Kurhessen, selbst mit großen Opfern, seine Eisenbahnen bauen, wie sie für Deutschlands Verkehr und zur Wohlfahrt des Vaterlandes notwendig wären. — Während bislang die einzelnen Staaten nach außen zwar auf die Pläne ihrer Nachbarn Rücksicht genommen, aber im geheimen doch nur den Wunsch gehegt hätten, die Nachbarn zu übervorteilen und den ganzen Nutzen an sich zu reißen, betont Elvers, daß die Eisenbahnen zu bauen seien, selbst wenn sie Nachteile für das eigene Land mit sich brächten: Zwar würden die alten Wege veröden und der ganze Handel und Verkehr sich in den Großstädten konzentrieren, über deren Gefahren man Bescheid wisse. Vielleicht nützten die neuen Verkehrsadern mehr dem „Ausland" als dem eigenen Vaterland. Trotzdem aber müßte Kurhessen sich an dem großen Werk beteiligen, für das die Stände und Regierungen der wichtigsten Länder sich ausgesprochen hätten.

Elvers verkennt nicht die Gefahren und Schwierigkeiten, besonders in finanzieller Beziehung (S. 18 ff.). Hessen sei ein reicher Staat, aber ein armes Land. 15—20 Millionen Thaler würden zum Eisenbahnbau nötig sein. Da sie aber vorwiegend im eigenen Lande blieben, hofft er, daß auf diese Weise der gesteigerte Geldumlauf wieder belebend auf die Wirtschaft des Landes wirken und ihm mehr nützen würde als die Zinsen des Staatsschatzes. „Geld muß da sein, um große Unternehmungen auszuführen" (S. 23). Elvers erinnert daran (S. 19 ff.), daß Hessen eines der ersten Länder sei, in denen die alten Landstraßen in Chausseen umgewandelt worden seien. Als Durchgangsland im Herzen Deutschlands genüge nicht die Erhaltung der seitherigen Frachtstraßen und die Erleichterung des Frachtverkehrs. Dieser könne nur noch für die Seitenstraßen, die zu den großen Eisenbahnlinien, den Hauptarterien des deutschen Verkehrs, hinführten, Bedeutung behalten. Kurhessen könne wohl die Entwicklung der Eisenbahnen stören, aber nicht hindern. Elvers mahnt zur Eile, da der Verkehr sich sonst Umwege suche und der Heimat unabsehbarer Schaden zugefügt werde. Es sei kein Vorteil für Hessen, wenn die Posten noch langsam durch das Land schlichen und die Reisenden zu langem Aufenthalt zwängen, denn der bisher größere Verdienst werde in Zukunft durch die Zunahme des Verkehrs aufgewogen.

Dann entwickelt Elvers seine Gedanken über die Wahl des Eisenbahnknotenpunktes in Kurhessen. Wichtige Gründe sprächen für die Landeshauptstadt Kassel. Die kurhessischen Eisenbahnen befänden sich in der bevorzugten Lage, mehrere Verkehrsströmungen in sich zu vereinigen, wodurch auch ihr Ertrag gesicherter sei (S. 39). Solange aber die Fuldaer Bahn als technisch ausführbar erscheine, solle man sie recht genau prüfen. Es sei notwendig, daß nach Möglichkeit zunächst den Provinzen Fulda und Hanau geholfen werde.

kurhessischen Horizont zu erheben und vom allgemein deutschen Standpunkt zu betrachten, stellt sich in schärfsten Gegensatz zu der eigennützigen Auffassung, die die kurhessische Regierung oder, besser gesagt, der Kurprinz von den verkehrspolitischen Aufgaben eines Mitgliedsstaates des Deutschen Bundes hatte. Die Grundgedanken einer vernünftigen Eisenbahnpolitik sind klar formuliert, der schnelle Ausbau der wichtigsten Verkehrslinien wird gefordert. Die Ausführungen gehören zum Besten, was bis dahin über die kurhessischen Eisenbahnen geschrieben worden ist.

Zusammenfassende Würdigung der kurhessischen Eisenbahnpolitik bis 1844.

Der Rückblick 1844 auf das erste Jahrzehnt kurhessischer Eisenbahnpolitik, d. h. seit der Vorlage jener ersten Eingabe an die Ständeversammlung vom 13. Mai 1832, ließ das erzielte Ergebnis kläglich erscheinen: 12 Jahre lang hatten in den verschiedensten Gesuchen die Eisenbahnfreunde, ja eigentlich die gesamte hessische Öffentlichkeit bei der Regierung die Förderung der Eisenbahnsache beantragt. 12 Jahre lang hatte die Regierung zu allen Überlegungen und Verhandlungen mit den Nachbarländern Zeit gehabt. Wenn danach auch von einer Verwirklichung der Pläne natürlich noch keine Rede sein konnte, aber: Was war erreicht? — Außenpolitisch ein Vertrag über eine Linie, die man eigentlich gar nicht haben wollte; und innenpolitisch die Annahme einer Vorlage durch die Landesvertretung über Eisenbahnen, die erst gebaut werden durften, wenn weitere Verträge abgeschlossen sein würden. Um dieselbe Zeit war im übrigen Deutschland schon ganz anderes erreicht: Bayern, Preußen, Sachsen, Frankfurt, Nassau, Hessen-Darmstadt hatten bereits Bahnen im Betrieb oder wenigstens schon im Bau, oder allermindestens waren sie in den Verhandlungen viel weiter fortgeschritten und über ihre Linienführung im großen und ganzen sich klar.

Sowohl der Nordsüdverkehr als auch der Verkehr Frankfurt—Leipzig sei mehr an der Fulda-Linie interessiert. Gewerbetreibende Gegenden hätten die Eisenbahn nötiger als Oberhessen, außerdem würde die Fuldaer Bahn der Stadt Hanau und den anderen kurhessischen Mainorten zu einer ganz besonderen Blüte verhelfen (S. 47).

Diese Gedanken möchte man noch heute Wort für Wort unterschreiben. Dennoch war es natürlich mehr als fraglich, ob seine beherzten Ausführungen bei der Kasseler Regierung ein Echo finden würden. Die Gedanken waren für die kurhessische Regierung zweifellos zu modern. Man darf sich überhaupt nicht vorstellen, was der Kurprinz gesagt hätte, wenn man ihm hätte zumuten wollen, Eisenbahnen anzulegen, die dem „Ausland" mehr nützten als Kurhessen und seiner Privatschatulle.

Diese mißliche Sachlage war im Wesen der kurhessischen Verkehrspolitik begründet. Im großen neigte man aus der geschichtlichen Tradition des „Straßenlandes" zu einer Überschätzung der Bedeutung Kurhessens für den Gesamtverkehr, die bei den Forderungen, die man in den zwischenstaatlichen Verhandlungen stellen zu können glaubte, leicht zu einer gewissen Unbescheidenheit den Nachbarregierungen gegenüber führte. Kurhessen hielt sich dank seiner an sich zweifellos wichtigen Straßen im deutschen Verkehrsorganismus für unentbehrlich, und erst ganz allmählich dämmerte mit dem Hervortreten der geplanten „ausländischen Umgehungsbahnen", z. B. der Werrabahn, die Erkenntnis auf, daß die Zeiten der straßenmäßigen Streckenbewertung vorbei und für den modernen beschleunigten Verkehr mit seinem ganz anderen Verhältnis zwischen Zeitaufwand und Wegelänge ganz andere Voraussetzungen bestanden. — Hinzu kam als zweiter, verkehrswirtschaftlich sehr wichtiger Grund die Unfähigkeit des Kurprinzen, zu klarer Erkenntnis zu gelangen, welche Bahnstrecken das Interesse des Landes (nicht etwa nur der Residenz!) wirklich erforderte. Allgemeinpolitisch gesellte sich zu diesen Mängeln eine ungenügende machtpolitische Beurteilung. Andernfalls hätte (in Anbetracht von Kurhessens geographischer Überlegenheit) die sonst in ihren Anforderungen an die Nachbarstaaten wirklich nicht schüchterne hessische Regierung sich nicht von Preußen die Führung in den Ostwestbahnverhandlungen so früh aus der Hand nehmen lassen. Innenpolitisch aber hatte die Tatsache, daß der junge Mitregent im Lauf der Jahre von 1832 bis 1844 seine Pläne jeweilig den politischen Gegebenheiten hatte anpassen müssen, die Folge, daß auch die Führung einer wirklich eigenen Eisenbahnpolitik, allem selbstherrlichen Anschein zum Trotz, ihm immer versagt blieb.

Dabei wäre gerade Kurhessens Eisenbahnproblem unendlich viel leichter zu lösen gewesen als das der meisten anderen deutschen Gebiete: Von jeher konzentrierte sich der Verkehr des hessischen Gebiets um die beiden Brennpunkte Kassel und Frankfurt, die es dank ihrer günstigen Lage und wirtschaftlichen Bedeutung verstanden hatten, alle wichtigen Straßen an sich zu ziehen. Diese beiden Verkehrsmittelpunkte waren untereinander durch die Marburger und Fuldaer Straße verbunden, an die sich dann natur- und verkehrsgemäß noch Zufuhrstraßen aus Ost und West anschlossen.

Beim Übergang zum Eisenbahnverkehr war es für die kurhessische Regierung ohne weiteres gegeben, in einem geschlossenen Streckenoval die beiden Linien Kassel—Marburg—Frankfurt und Kassel—Fulda—Frankfurt als Grundlagen alles zukünftigen kurhessischen Binnen-

verkehrs anzulegen, und die nächste ebenso wichtige Aufgabe war dann, diese Hauptbahn in ihren beiden Scheitelpunkten gemäß den natürlichen Gegebenheiten und entsprechend den verkehrspolitischen Rücksichten der übrigen deutschen Eisenbahnsysteme und Staaten mit diesen zu verbinden. Von dem nördlichen Verkehrsmittelpunkt Kassel aus kamen z. B. die Fortsetzung nach Norden zur Weser und weiter zu den Hansestädten, und außerdem die für den preußischen Durchgangsverkehr so wichtige westliche und östliche Bahn zwischen Sachsen-Altpreußen und Westfalen in Frage. Diese Schienenwege mußten schnell gebaut werden. Denn für einen Staat, dessen Hauptbedeutung auf dem Durchgangsverkehr beruhte, war es Lebensfrage, mit dem Ausbau eines guten, vernünftig angelegten Eisenbahnsystems allen Nachbarn zuvorzukommen.

Dem sehr naheliegenden Einwurf, vor 100 Jahren hätten sich die Probleme der kurhessischen Verkehrspolitik anders als heute dargestellt, ist nur sehr beschränkte Folge zu geben. Friedrich List hat jedenfalls damals schon mit heutigen Augen gesehen. Und wenn man bei erst allmählich sich anbahnendem Bau der Bahnen auch den damals verantwortlichen Männern zugute halten will, daß sie es für ihre erste Pflicht hielten, dafür zu sorgen, daß durch die anzulegenden Eisenbahnen noch neue Verkehrszüge in ihr Land gezogen würden, so kann, in der größeren grundsätzlichen Betrachtung, den damaligen hessischen Politikern doch wohl nur eines zugute gehalten werden: der Gedanke, daß alle großen alten Verkehrsstraßen in absehbarer Zeit zu Eisenbahnen umgewandelt würden, spukte zunächst nur in den Köpfen der allergrößten Optimisten. Man konnte sich anfangs keine Vorstellung von der demnächstigen wirtschaftlichen Tiefenwirkung einer Eisenbahn machen; vielfach glaubte man, daß eine Bahn jede Parallelbahn in mindestens 100 km Entfernung ausschlösse. So hieß es dann allerdings, zunächst die Verkehrswege auswählen, bei denen das Risiko am kleinsten und die Aussicht auf Gewinn am größten war. Jedenfalls wurden in Kurhessen für den Eisenbahnbau bewußt die Richtungen ausgewählt, bei denen das eigenstaatliche Interesse das der Nachbarstaaten überwog. Da aber die anderen Länder die gleiche Tendenz entwickelten, wurde in Deutschland eine ganze Anzahl von inländischen Eisenbahnsystemen erstrebt, und die Hauptschwierigkeit, die sich ergeben mußte, war die, daß alle vom sonderstaatlichen Gesichtspunkte aus die Anschlüsse zum „Ausland“ lenken wollten, wobei die Interessen der verhandelnden Regierungen oft auseinanderstrebten.

Niemand konnte von seinem Nachbarn erwarten, daß er zugunsten einer „ausländischen“ Bahn den natürlichen Verkehr eigener Gebiete

opferte. Fast alle Eisenbahnpläne der ersten Zeit enthielten Spitzen gegen die Nachbarn. Den damaligen Politikern wurde die Sinnlosigkeit gar nicht klar, daß man den Verkehr durch Eisenbahnen beschleunigen wollte, aber trotzdem bei den alten geliebten partikularistischen Neigungen blieb. Man möchte sagen, daß die Eisenbahnen daher von vornherein nicht so sehr zur Verkehrserleichterung dienen durften, sondern daß diese gefährliche Wirkung von ihren Erbauern vorsorglicherweise schon vor ihrer Anlage durch die Wahl der Linienführung verhindert wurde.

Man pflegte also bei den Eisenbahnverhandlungen die egoistischen Gedanken hinter ein Mäntelchen der Freundschaft und Fürsorge für die Nachbarn zu verstecken, und sah sich danach um, wo man Bundesgenossen fand, die das gleiche Ziel mit ebenso schönen Motivierungen und ebenso selbstsüchtigen Hintergedanken erstrebten. So entwickelten sich Gegensätze oder Interessengemeinschaften, wie das Einvernehmen zwischen Kurhessen und Hessen-Darmstadt in Führung der Main-Weser-Bahn über Marburg—Gießen gegenüber den Frankfurter Verkehrswünschen zugunsten der Linie über Fulda, die Gegensätze bei der Ostwestbahn zwischen den Thüringer Staaten und Kurhessen und dann schließlich auch die Meinungsverschiedenheiten zwischen Kurhessen und Preußen bei der Führung der Ostwestbahn im einzelnen: Kurhessen war wohl bereit, dem preußischen Durchgangsverkehr eine Eisenbahn zu bauen[1]); diese Bahn sollte aber in erster Linie den betr. kurhessischen Kreisen zugute kommen, und deshalb nicht auf dem kürzesten und besten Wege, sondern auf einem weiten unbequemen Weg[2] durch Kurhessen geführt werden.

Man hielt lange daran fest, daß man für den Ost-West-Verkehr einen direkten Übergang nach Preußen haben wollte, der aber bei Witzenhausen ebenso schwierig wie bei Eschwege gewesen wäre. An den Bau einer Bahn entsprechend dem Laufe der Thüringer Straße, den die Vertreter der Fuldaer Nord-Süd-Bahn zur Festsetzung erstrebt hatten und der vertraglich beschlossen war, hatte die Regierung zunächst nicht gedacht. Jedenfalls konnten auch weiterhin für den Ost-West-Verkehr eine ganze Anzahl von mehr oder weniger schwierigen Wegen durch Thüringen vorgeschlagen werden.

In der gleichen Richtung lagen die unausgesetzten Bestrebungen von Kurfürst und Regierung, die Verkehrsentwicklung der Residenz

[1] Min. d. Ä., o.

[2] Dieser war teilweise allerdings auch durch die unglückliche Grenzführung geboten. Der alte preußische König wünschte im übrigen genau so wie sein hessischer Vetter, daß diese Ostwestbahn nur ihre beiden Länder berühren sollte.

Kassel zu sichern. Seine Sympathien für die Gießener Trasse der Main-Weser-Bahn hat der Kurfürst sicherlich nicht darauf gegründet, daß er sie etwa als ein wichtiges Mittelstück für den großen deutschen Nord-südverkehr erkannt hätte, sondern weil sie Kassel die kürzeste Verbindung zur deutschen Bundeshauptstadt bringen sollte. Aus dem gleichen Grund der Fürsorge für seine Residenz, die sich mit der Freude paarte, die reichen Frankfurter zu ärgern, wurden die dringenden Gesuche der eigenen Provinzen um eine Bahn über Fulda abgelehnt. Kassel sollte der Frankfurt—Leipziger Durchgangsverkehr zugeführt und erhalten werden. Aus solchen, leider nicht aus größeren Beweggründen war die Eisenbahnvorlage von 1842 zustande gekommen, die bestenfalls nur einen Teil der für Kurhessen wichtigen Eisenbahnen vorsah. Kurfürst und Regierung glaubten für ihr Land und für Kassel mit der Anlage dieser Bahnen aufs Beste zu sorgen und beiden die den kurfürstlichen Wünschen entsprechende Verkehrsstellung zu sichern. Weitere Linien hielt die Regierung für überflüssig, wenn nicht gar für schädlich. Es wird sich im Verlauf der weiteren Darstellung zeigen, daß die Regierung mit dieser kurzsichtigen Eisenbahnpolitik, die weder der fehlenden Fuldaer Bahn noch der Anschlüsse an das bayrische und hannoversche Eisenbahnnetz gedachte, genau das Gegenteil von dem erreichte, was sie vorzüglich beabsichtigte, nämlich, daß das ehemalige Kurhessen und die Stadt Kassel bis heute nicht wieder die Verkehrsstellung erreicht haben, die sie einst vor Entstehung der Eisenbahnen besaßen.

Kapitel II.

Die Verwirklichung des Eisenbahnprogramms.

Fragen der Linienführung.

Die vor dem Beginn des eigentlichen Eisenbahnbaues notwendige Feststellung des Linien- und Bauplans war an sich Sache der zuständigen Baubehörde. Die Arbeit wurde aber von der Regierung mit Interesse beobachtet und verfolgt. Oberster Grundsatz, auf den Allerhöchsten Orts großer Wert gelegt wurde, war, daß die beiden vorgesehenen Hauptbahnen sich in Kassel kreuzen sollten, und nicht etwa in den (bautechnisch auch sehr wohl in Frage kommenden) Plätzen Grifte, Guntershausen oder gar Hann.-Münden[1]. Kassel sollte in Zukunft Umschlag- und Stapelplatz für Personen- und Güterverkehr werden und damit ungeahnte Aufstiegsmöglichkeiten erhalten.

[1] Phil, b.

A. Ostwestbahn.

Durch den Vertrag von 1841 waren für die künftige Bahn die beiden direkten Übergänge nach Preußen bei Witzenhausen und Eschwege ausgeschlossen worden; die Ostwestbahn sollte nach Thüringen geführt werden und deswegen in der Nähe von Gerstungen den kurhessischen Boden verlassen. — In Ausführung dieses Grundgedankens ergaben sich innerhalb Kurhessens drei Möglichkeiten: Am nächsten liegend war der Plan, die von Halle—Thüringen her kommende Bahn hinter Eisenach von Hörschel aus werraaufwärts und über die Wasserscheide etwa bei Bebra ins Fuldatal zu leiten, also im Inland die Bahn so zu führen, daß sie an der günstigsten Stelle, bei Hönebach, die Werra-Fulda-Wasserscheide überschritt und dann dem Lauf der Fulda folgte. In einer kurhessisch-preußischen Kommission wurde noch eine zweite Führung: Hörschel—Wanfried—Münden—Kassel zur Erwägung gestellt, zumal diese Linie vom technischen Standpunkt[1] viel für sich gehabt hätte. Daß sie aber für die kurhessische Regierung ernstlich nie in Frage kommen konnte, bedarf keiner Erklärung. Hätte damit doch ausgerechnet das hannöversche Münden die Verkehrsstellung erhalten, die die hessische Regierung für die Stadt Kassel erträumte. — Als dritte Linienführung wurde schließlich auch noch die über Hörschel—Netra—Lichtenau erwogen, da sie die kürzeste Verbindung zwischen hessischer Grenze und Hauptstadt dargestellt hätte. Sie war aber technisch in Hinblick auf die dabei im Wege liegenden Gebirge verhältnismäßig schwierig. Nichtsdestoweniger ließ die Regierung auch diesen Gebirgsweg gründlichst untersuchen, und zwar durch keinen Geringeren als den englischen Eisenbahnfachmann Stephenson selber. Diese zunächst geradezu verwunderlich genaue Prüfung eines für den damaligen technischen Stand fast verzweifelten Richtungsplanes dürfte seine Begründung darin gefunden haben, daß die Regierung politisch diese direkte Kasseler Linienführung auch der Hönebach—Bebraer Trasse bei weitem vorgezogen hätte. Zwar waren die beiden Linien reine kurhessische Inlandsführungen und insofern einander gleichwertig. Aber bei dem Bebraer Projekte blieb Kurfürst und Regierung immer noch die Sorge, die Fuldatalbahn Bebra—Kassel könnte dem-

[1] In demselben Sinne äußerte sich übrigens auch eine Eingabe aus Witzenhausen; die natürliche Verbindung Eisenach—Kassel ginge längs den Werra- und Fulda-Tälern. Diese Linienführung würde zugleich auch noch die Bedeutung der Städte Eschwege, Witzenhausen und Allendorf steigern. Vielleicht zöge diese Eisenbahn sogar noch einen weiteren Anschluß Witzenhausen—Göttingen—Hannover nach sich (Abl. d. Reg., a).

nächst die Main—Weser-Bahn vor Kassel kreuzen und damit alle so sorglich zugunsten Kassels gehegten Pläne über den Haufen werfen. Jedenfalls läßt sich ein anderer Grund für jene an sich geradezu unsinnige Untersuchung der Gebirgsroute durchaus nicht erkennen. Stephensons Gutachten fiel denn auch ganz und gar negativ aus. Er erklärte den Plan für unmöglich. Selbst wenn man eine stehende Dampfmaschine aufstellte, würde diese Gebirgsbahn auf die Dauer nicht ernstlich betriebsfähig sein und Kurhessen aus den sonstigen Eisenbahnsystemen ausschließen. Stephenson als politisch unbeschwerter Techniker neigte seinerseits der natürlichen Wegeführung durch die Flußtäler über Münden nach Kassel zu. Da aber dieser Weg aus den bekannten politischen Gründen nicht in Frage kam, ergab sich die in der Regierungsvorlage von 1842 gewählte Bebraer Linie wiederum als die richtige Lösung. — Man kam damit wieder auf die schon von Schwedes bei den Berliner Staatsverhandlungen als günstig erkannte Anschlußbahn Kassel—Rotenburg heraus —[1].

Die Fortsetzung der Ostwestbahn nach Westfalen war kurhessischerseits als Verlängerung der von Süden kommenden Main—Weser-Bahn nach Norden, und zwar als Linie von Kassel nach Carlshafen gedacht. Nur als einen Anschluß an diese Bahn betrachtete man kurhessischerseits die Verbindung mit der preußischen Provinz Westfalen. Der Bahn nach Carlshafen maß der Kurprinz noch besondere Bedeutung bei, weil Kurhessen die dortigen Hafenanlagen ausgebaut hatte und man so in Verkehr und Zwischenhandel von dem weseraufwärts gelegenen Hann.-Münden frei und in den kurhessischen Handelsbeziehungen selbständiger zu werden hoffte. Auch nährte man wohl die Hoffnung, daß diese Bahn einmal weserabwärts bis Bremen fortgesetzt werden könnte.

Der andere, und eisenbahngeographisch von Anfang an bedeutendere Westzweig der Bahn, der Anschluß zum westlichen Preußen, sollte nach der Regierungsvorlage von 1842 folgende Richtung nehmen: Von Kassel nach Hofgeismar, von da „mittelst Tunnel ins Diemelthal auf Liebenau, Peckelsheim, Driburg, Altenbeken, Paderborn, Lippstadt zur Rhein—Weser-Bahn". Der entscheidende Teil dieses Bauvorhabens, nämlich der Tunnelbau zwischen Hofgeismar und Liebenau ist bis heute nicht zur Ausführung gekommen. Vielmehr muß zwischen Liebenau und Hofgeismar die weit ausholende Kurve über Hümme um den Heuberg herum in Kauf genommen werden. Nach der kurhessischen Grenze hatte man es eben nicht eilig. Dort endete ja das kurhessische Verkehrs-

[1] Siehe oben S. 1172.

interesse. Obwohl den preußischen Wünschen bei dieser Bahn in den Verhandlungen von 1840 bis 1842 soviel an Zeit und an engeren hessischen Verkehrsintentionen geopfert worden war, ist in Kassel der Anschluß an die preußische (westfälische) Eisenbahn (Haueda—Warburg) doch nie richtig gewürdigt worden. — Da hatte man in Preußen die Bedeutung des Warburger Anschlusses als wichtigen Bindegliedes zwischen Magdeburg—Minden—Rhein und Halle—Eisenach—Kassel—Frankfurt früh doch schon ganz anders erkannt![1]

B. Main-Weser-Bahn.

Bei der Main-Weser-Bahn handelte es sich stets weniger um das Problem der örtlichen Linienführung, als vielmehr um die Frage des Baues über Marburg oder über Fulda. Nachdem diese Frage zugunsten des Marburger Plans entschieden war, war man sich über die Richtung im einzelnen schnell klar: die Bahn wurde von Kassel längs der Fulda bis Grifte, dann die Eder entlang bis Altenburg, durch das Gebiet der Schwalm bis Treysa, dem Tal der Wiera folgend, zwischen Neustadt und Kirchhain die Wasserscheide überwindend, die Ohm entlang bis Cölbe und dann im Lahntal über Marburg bis zur Landesgrenze geführt. Von da ab sollte sie weiter über Gießen—Friedberg—Vilbel—Bockenheim gehen und Frankfurt von Nordwest her erreichen.

Diese Linienführung entsprach zwar durchaus den natürlichen Gegebenheiten der Strecke, ganz unverständlich aber erscheint nur das nach all dem fürsorglichen Erwägen und Überlegen hieraus erzielte Ergebnis: bei der beschlossenen Linienführung der beiden Hauptbahnen erhielt Kassel nicht die Verkehrsstellung, die der Kurfürst ihm immer ängstlichst zugedacht hatte; die Ost-West-Bahn (später sog. Nordbahn) traf auf die Main-Weser-Bahn nicht erst in Kassel, sondern schon bei Guntershausen; die Kreuzung beider Bahnen lag 14 km südlich von Kassel. Der wesentlichste Punkt der ganzen kurhessischen Eisenbahnpolitik war damit über den Haufen geworfen! — Dieses Mal hatte der Kurfürst wirklich Grund, wenn er seine Zustimmung zu geben längere Zeit zauderte und dies ausdrücklich begründete damit, daß die Sorge, „der neue Knotenpunkt Guntershausen könne der Residenzentwicklung schaden . . .", seine Entschlüsse gehemmt habe[2]. Es lag in der Tat kein zwingender Grund vor, eine Trassierung mit Guntershausen als dem großen Knotenpunkt zu wählen, wenn dadurch die ganze, bis dahin so ausgeklügelte Politik zugunsten der Verkehrsstellung Kassels in die

[1] Bülow-Berlin, 8. Dezember 1842; Min. d. Ä., r.

[2] Losch, S. 222.

Brüche ging. Das aber war die Folge[1], und vom Gesichtspunkt der damaligen kurhessischen Trassierungspolitik aus ist die Zulassung des Knotenpunktes Guntershausen ein unleugbarer Fehler. Verständlich wird er aus dem anderen Bestreben der kurfürstlichen Regierung, möglichst am Anlagekapital zu sparen. Aus Gründen der Billigkeit ließ man die Strecke Kassel—Guntershausen durch Nord- und Main-Weser-Bahn gemeinsam benutzen[2].

C. Frankfurt—Hanau.

Durch das dritte und letzte Bauvorhaben der kurhessischen Früheisenbahnzeit wird das Verständnis für die Kasseler Baupolitik noch mehr erschwert: die dabei ins Auge gefaßte Bahn von Frankfurt nach Hanau bildete von Natur aus das südlichste Stück der Kassel—Fulda—Frankfurter Bahn, wie die Strecke Bebra—Kassel deren nördlichstes Stück darstellte. Der gegebene Schlußstein im kurhessischen Eisenbahnnetz wäre es gewesen, zwischen beiden auch noch das Mittelstück Bebra—Hanau zu bauen. Gerade das zu tun aber wehrte man sich in Kassel mit Händen und Füßen. Nur die lokale Bahn Frankfurt—Hanau, die schon seit 1836 geplant wurde, sollte programmgemäß gebaut werden, zumal sie zugleich auch als südöstliche Ergänzung und Zubringerin der Gießener Main-Weser-Bahn bewertet werden konnte. Aber selbst in dieser bescheidenen rein örtlichen Form bewilligte der Kurfürst die Bahn lange nicht. Dazu erhoben sich in Hinblick auf die etwaige Verlängerung dieser Bahn nach Bayern, zumal der Anschluß an die bayrische Westbahn in Aschaffenburg auch von Anfang an schon in Interessentenkreisen erwogen worden war, sehr triftige sachliche Bedenken, die die Ablehnung des Kurfürsten unterstützten. Wiederum handelte es sich um den Frankfurt-Leipziger Verkehr, der — einmal von seinem natürlichen Wege über Fulda abgelenkt — wie ein böser Geist durch alle weiteren kurhessischen Eisenbahnpläne spukte und die Regierung nie zum ruhigen Genuß des Erreichten kommen ließ: Durch die Zulassung der Verlängerung der Bahn Frankfurt—Hanau bis Aschaffenburg ergab sich

[1] Von der Erbauung der Nord- und der Main-Weser-Bahn an bis zur Vollendung der Bebra-Hanauer Bahn ist der Durchgangsverkehr Frankfurt—Leipzig stets nur über Guntershausen gegangen. Keiner der Ferndurchgangsreisenden dachte je daran, den Umweg über Kassel zu machen. Für den zwecklosen Mehrweg von vier Meilen (zweimal 14 km) Aufwendungen zu machen, bestand für das Publikum keinerlei Veranlassung, und ohne solche hatten auch die beiden Eisenbahnverwaltungen kein Interesse, eine für sie nur kostspielige Betriebsmehrleistung zu übernehmen. Vgl. unten S. 1411.

[2] Vgl. die Bestimmung über die Kostenaufbringung für die Strecke Guntershausen—Kassel im Main-Weser-Staatsvertrag, unten S. 1395.

nämlich die Gefahr, den wichtigen, durch die bisherigen Bauplanungen auf den Weg über Gießen gezwungenen Frankfurt-Leipziger Verkehr an die bayerische Westbahn und deren fränkische und sächsische Anschlüsse zu verlieren und damit dann Kassel seine soeben geschaffene „Zentralstellung" wieder zu nehmen. Die kurhessische Regierung hatte unter diesen Umständen zunächst nur eine Lokalbahn von Frankfurt nach Hanau in ihr Eisenbahnprogramm aufgenommen. Die örtliche Linieneinzelfeststellung bereitete keine Schwierigkeiten. Im großen aber entwickelte sich an dieser Bahn demnächst alles ganz anders, als man es sich in Kassel gedacht hatte.

Gründung der Nordbahngesellschaft.

Im Herbst 1844 erfolgte ein bedeutsamer Fortschritt im kurhessischen Eisenbahnwesen. Und zwar betraf er die Ostwestbahn. Alle zwischenstaatlichen Unklarheiten und Hindernisse bezüglich der Bahn waren bereinigt und beseitigt. Die Linie sollte programmgemäß unter Inanspruchnahme von privaten Mitteln angelegt werden, also galt es jetzt, die Öffentlichkeit für das Unternehmen zu interessieren. Die geplante Bahn sollte, soweit sie in Kurhessen verlief, den stolzen Namen „Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn" tragen[1], und in mehreren Aufsätzen bemühte sich die Kasseler Allgemeine Zeitung 1844, der Öffentlichkeit das Unternehmen schmackhaft zu machen[2]. Am 2. Oktober erfolgte die Allerhöchste Genehmigung der Statuten der Nordbahn[3]. Ein Frankfurter Konsortium, bestehend aus den drei Bankhäusern Bernus du Fay, Gebrüder Bethmann und Ph. M. Schmidt[4], erhielt im September die Ermächtigung, gegen eine Provision von 2 %[5] ein Kapital von 8 Millionen Talern für den Bau der Bahn durch Aktien aufzulegen. Die erste Aktienzeichnung ergab auch alsbald einen die verlangte Summe um das doppelte übersteigenden Betrag. Aber schon wenige Tage später[6]

[1] Treitschke vermutet wohl nicht zu Unrecht, daß die Gesellschaft nur auf Grund dieses schönen Namens die Gnade des Landesherrn gewonnen hätte! (V, S. 490.)

[2] Sie rühmte die Klugheit der kurhessischen Regierung, die erst gründlich prüfte, bevor sie die Konzession erteilte! (Nr. 260.)

[3] Phil, b. Angeblich aus Ärger, weil die Verhandlungen über die Main-Weser-Bahn noch immer nicht abgeschlossen waren.

[4] Röth, S. 533. — Es geht aus den benutzten Akten nicht hervor, warum dieses Emissionsgeschäft nicht von dem sonst in den kurhessischen Geschäften stets tätigen Hofbankier Rothschild durchgeführt wurde und wie der Kurfürst dazu kam, diese drei Bankhäuser mit der Kapitalbeschaffung zu beauftragen. Corti bringt über die Finanzierung der kurhessischen Eisenbahnen nichts.

[5] Wippermann, S. 495.

[6] Kasseler Allg. Zeitung, Nr. 270.

mußte vor „Contreminen“ gewarnt werden, die auf billigeres Andenmarktkommen der Aktien spekulierten, in Kurhessen aber hoffentlich keinen Erfolg haben würden. Am 13. Oktober 1844 wurde die Ostwestbahn (Kassel—Eisenach und Kassel—Paderborn) konzessioniert. Die Freude in Kassel war groß, man feierte den Kurprinzen und veranstaltete eine große Illumination[1]. Nun wurden die Statuten veröffentlicht, in denen zunächst der Verlauf der Bahn bekanntgegeben wurde[2] und am 15. Oktober, und damit 3 Tage vor der konstituierenden Generalversammlung, stand in der Kasseler Allgemeinen Zeitung ein ausführlicher Artikel über die Organisation der Eisenbahngesellschaft, in dem die Aufgaben von Direktion, Verwaltungsrat und Generalversammlung dargelegt wurden[3]. Auffallend ist eine Notiz in der gleichen Zeitung wenige Tage später[4], daß auch die Regierung Mitglieder zu Direktion und Verwaltungsrat stellte. — Verbindlich für die Gesellschaft waren die Bedingungen des Eisenbahnstaatsvertrages von 1841 (§ 2) und das Gesetz über Grunderwerb von 1843 (§ 3). Mit Zustimmung der Regierung durfte die Gesellschaft Zweigbahnen und Verlängerungen anlegen (§ 5). Nach Ablauf von 30 Jahren sollte die Regierung das Recht haben, die Bahn mit allem Zubehör für den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre käuflich zu erwerben (§ 17). Eine sonstige zeitliche Begrenzung der Konzession war nicht festgesetzt. Doch sollte aus den Reinerträgen, die über 6 % hinausgingen, der dritte Teil zur Bildung eines Amortisationsfonds verwandt werden, aus dem Aktien zum Tageskurs für die Regierung (!) gekauft werden sollten. — Falls eine von den Bestimmungen der Konzession trotz Aufforderung nicht erfüllt würde (§ 19), oder die Bahn nicht binnen 5 Jahren vollendet wäre (§ 4), sollte sie auf Kosten der Gesellschaft öffentlich versteigert werden. Der Einfluß der Regierung auf die Gesellschaft war nach der zahlenmäßigen Beteiligung in der Verwaltung groß. Von den 12 Mitgliedern des Verwaltungsrats stellte die Regierung drei; von den 7 Mitgliedern der Direktion wurden regierungsseitig präsentiert drei, darunter der Vorsitzende und sein Stellvertreter. Von einem Privatunternehmen konnte nach all diesen Bestimmungen kaum mehr die Rede sein.

Diese Veröffentlichungen waren für die kurhessische Öffentlichkeit eine große Enttäuschung, die auf regere Handelsbeziehungen mit Preußen

[1] Schwedes, S. 173.

[2] „Welche, an die Thüringer Eisenbahn sich unmittelbar anschließend, von dem noch näher zu bestimmenden Anschlußpunkt aus über Hönebach, Rothenburg und Melsungen nach Kassel, und weiter zur preußischen Grenze bei Haueda, behufs Anschlusses an die Minden-Kölner Bahn führt.“ (§ 1.)

[3] Nr. 287.

[4] Nr. 291.

und eine direkte Linie gehofft hatte. Aber weder im Osten angesichts der Streckenführung Bebra—Eisenach, noch im Westen, wo zugunsten Carlshafens ein Umweg für die Anschlußstrecke nach Westfalen vorgesehen war, sollte man dies in erster Linie Erhoffte erhalten. Die Regierung behielt sich die „Festsetzung der Bahnlinie und des Bauprojektes" vor. Man sah also noch keineswegs klar. Den hessischen Geldgebern und ihren Wünschen war durch die Statuten nicht im geringsten Rechnung getragen. Während andere Staaten für ihre Bahnen Zinsgarantien übernahmen, sollte diese Bahn auf Kosten der Gesellschaft, wenn der Geschäftsgang gut wäre, allmählich für den Staat angekauft, falls es ihr aber nicht gelänge, alle ihr gemachten Auflagen zu erfüllen, womöglich vorzeitig versteigert werden! — Die Stimmung der Aktionäre in Kassel muß sehr niedergedrückt gewesen sein, denn schon nach wenigen Tagen fingen die Aktien an zu fallen, und es drohten große Verluste. Man mußte mit der Zeitung an die „Loyalität des hessischen Volkes" appellieren, daß es „auf die Weisheit und gute Absicht seines Landesherrn" baue[1]. Kursschwankungen seien durchaus kein Vorzeichen für schlechte Rentabilität der Bahn; man habe doch die Gewißheit, daß erprobte Beamte für Regelmäßigkeit des Baues und für Sparsamkeit sorgten. — Aber die Schwäche des Aktienkurses dauerte weiter und überall herrschte größte Depression. Die allerdings an der konkurrierenden Werrabahn aus lokalen Gesichtspunkten höchst interessierte, aber im allgemeinen sehr angesehene „Dorfzeitung" in Hildburghausen rief direkt auf, die Leistung der zweiten Einzahlung zu verweigern[2]. Demgegenüber setzte naturgemäß die Kasseler Allgemeine Zeitung ihre Beruhigungsversuche weiter fort[3]: Die Hessen wollten doch nicht mit Effekten handeln; ihnen sei es gleichgültig, ob man im „Ausland" die Überwachung der Gesellschaft durch den Staat schätze oder nicht; gleichgültig sei auch, ob im Ausland die Aktien fielen oder nicht. — Die Öffentlichkeit wollte sich nur schwer beruhigen lassen. — Immer neue Gründe für das Fallen der Aktien[4] wußte die Zeitung zu finden. Nur in den Statuten der Gesellschaft wollte sie keinen Grund zur Depression anerkennen, so gerne man an sich auch der Gesellschaft mehr Freiheit in der Konzession gegönnt hätte. Gewisse Leute hätten

[1] Nr. 322.

[2] 13. November 1844, Phil., b.

[3] Nr. 329.

[4] Wie weit der Aktiensturz eine beabsichtigte Machenschaft der Frankfurter Börse war, läßt sich aus den kurhessischen Akten nicht erkennen. Tatsache ist jedenfalls, daß er zeitlich mit den neuen Verhandlungen der beiden Hessen mit Frankfurt zusammenfiel (Schwemer III, 1, S. 60 ff.). Vgl. unten S. 1393.

Überzeichnungen über die ihnen wirklich zu Gebote stehenden Kredit- und Vermögensmittel geleistet, die müßten nun um jeden Preis verkaufen; nötig sei nur, daß der Eisenbahnbau bald beginne[1]. Frequenz und Rentabilität seien sicher. Die hessische Bevölkerung sähe ihren Staat gern als Bundesgenossen beim Eisenbahnbau; das Statut in seiner vorliegenden Form sei schon richtig. — Immerhin war die Gründung des Bahnunternehmens schon in seinem ersten Kredituntergrunde derart erschüttert, daß auch von Berliner Aktionären die kurhessische Regierung gebeten wurde, die dritte Einzahlung hinauszuschieben und ihrerseits eine „Hilfsgarantie" zu übernehmen. Dieser Wunsch wurde allerdings nicht erfüllt, der Staat übernahm zunächst weder eine Zinsgarantie noch Aktien für den Bau der Nordbahn[2]. Die Bahn war damit schon krank aus der Wurzel heraus, und das sollte sich noch in der Folge auswirken.

Vertragsabschluß zur Main-Weser-Bahn.

Auf die Schwierigkeiten, die sich bei der Nordbahn gleich zu Anfang allen sorgsamen Vorbereitungen zum Trotz ergaben, war die kurhessische Regierung gewiß nicht vorbereitet gewesen. Die Lage der Gesellschaft blieb mindestens solange unsicher, als sie nicht durch Anschluß nach Frankfurt—Süddeutschland die Gewähr kräftigen Verkehrszustroms erhielt. Unter diesen Umständen entschloß sich die Regierung im Herbst 1844, bei den Verhandlungen über die Main-Weser-Bahn im Interesse schnelleren Vorankommens die bisherigen übersteigerten Forderungen abzuschwächen und die Kosten des Bahnbaus in ihrem Gebiet selbst zu übernehmen. — Schon im Mai 1844[3] hatte die Darmstädter Regierung sich nach dem Stand der Main-Weser-Bahn-Planung erkundigt. Darauf hatte am 25. Juli 1844 das Kasseler Ministerium des Äußern als Antwort noch einen Vertragsentwurf überreicht, nach dem Frankfurt außer der Eisenbahn auf seinem eigenen Gelände und seinem eigenen Bahnhof eine Million Taler als Zuschußbeteiligung für den Bahnbau in Kurhessen bezahlen sollte. Der Frankfurter Senat aber dachte nicht daran, mehr als seinen eigenen Anteil beizusteuern[4], und so war dieser Entwurf bis zum Herbst liegen geblieben.

[1] Nr. 330.

[2] Aus einem Bericht nach Hannover vom 15. November 1845; Min. d. A., r.

[3] Min. d. Ä., k.

[4] Es hätte sich zwar praktisch um eine gute Kapitalanlage gehandelt; die Frankfurter waren aber empört über diese lästige Zumutung und konnten sie ruhig zurückweisen, da mit der Taunusbahn (seit 1839) und dem Abschluß über die Main-Neckar-Bahn (1843) Frankfurts Stellung als maßgeblicher Eisenbahnknotenpunkt am unteren Main gesichert war (Schwemer, III, 1, S. 56 ff.).

Nun zeitigte der Aktiensturz der Nordbahn aber doch wenigstens den einen guten Erfolg, daß man in Kassel zu der Einsicht gelangte, daß es ein gefährlich Ding sei, eine Börsenstadt wie Frankfurt unnötig zu verärgern, und so entschloß man sich in der alten Streitfrage wegen des Frankfurter Kostenbeitrags zu einem Entgegenkommen. Kurhessen verzichtete endgültig auf alle lästigen Sonderforderungen Frankfurt gegenüber. Damit war das eigentliche Hindernis, das bisher dem Gelingen des Main-Weser-Planes im Wege gestanden hatte, ausgeräumt; im November 1844 konnten neue Verhandlungen einsetzen, die bald von Erfolg gekrönt sein sollten. Für die wenigen Monate letzter Verzögerungen trägt die Schuld im wesentlichen die Stadt Frankfurt: Es entstanden Meinungsverschiedenheiten über die Frage, wohin der Frankfurter Hauptbahnhof gelegt werden sollte, und dann wollten die Frankfurter nichts von dem Umweg über Bockenheim wissen[1]. — Bei der Frankfurter Bahnhofsfrage wünschte Kurhessen — und diese Ansicht wurde auch in Darmstadt geteilt —, daß der Durchgangsverkehr möglichst reibungslos vonstatten gehen müßte, und es vertrat daher den Standpunkt, daß der Main-Weser-Bahnhof und der Main-Neckar-Bahnhof nebeneinander gelegt werden müßten, zumal jede dieser Bahnen als die natürliche Verlängerung der anderen erschien. Auch sollten zwischen den verschiedenen einzelnen in Frankfurt einmündenden Bahnen Verbindungsgleise angelegt werden. Frankfurt hingegen wollte den Main-Weser-Bahnhof neben den der Taunusbahn legen und von dem von beiden Hessen dringend gewünschten Verbindungsgleis nichts wissen. Man begründete die Absage ziemlich kindlich mit dem großen Verlust an Gartenland, der bei dem hessischen Plan durch einen 20 Fuß hohen Bahndamm ab Bockenheim entstehen würde, wozu dann noch mehrere teure Straßenübergänge kämen. Obwohl die Aussichten auf einen baldigen

[1] Zunächst will es nicht recht einleuchten, warum Frankfurt sich so hartnäckig gegen die Anlage der Bahn über Bockenheim wehrte. Das wird aber sofort verständlich, wenn man die Stapelgelüste Frankfurts in Erwägung zieht: Der Senat fürchtete allen Ernstes, Frankfurts Handel würde Schaden nehmen, wenn alle Bahnhöfe im Westen der Stadt lägen. Dann würden alle Güter unmittelbar von einem Bahnhof zum anderen, und damit gewissermaßen um die Stadt geleitet, und Frankfurt hätte das Nachsehen. Der Senat wollte daher anfangs nur solche Bahnen, bei denen ein Umschlag der Güter nötig wurde, oder gar keine (Schwemer III, 1, S. 54). Stapel- oder Umschlagszwang war nach damaliger Beurteilung in Frankfurt unumgänglich, wenn die verschiedenen Bahnhöfe in verschiedenen Teilen der Stadt gebaut wurden. Dann lag Stadtgelände z w i s c h e n den Linien, Menschen und Güter mußten ihren Weg durch die Stadt nehmen, und das hätte der „Spedition" und damit der Stadt Verdienste gebracht. Die beiden Hessen wollten ihre Bahnen dieser Gefahr nicht aussetzen.

Vertragsabschluß wieder geringer schienen, wurde doch am 7. November 1844 Schwedes zum hessischen Bevollmächtigten für den Vertragsabschluß ernannt.

Nochmals entwickelte sich in Frankfurt eine letzte und grundsätzliche Opposition gegen die geplante Main-Weser-Bahn: Kassel trete mit dieser Bahn zwischen Frankfurt und Leipzig; eine direkte Verbindung nach Leipzig erhalte man damit nicht, die Bahn entspreche gar nicht den natürlichen Bedürfnissen der Stadt. Außerdem neigte der Senat auch mehr zur Vergebung des Unternehmens an eine Privatbahn, um den Staatshaushalt nicht unnötig anschwellen zu lassen. Aber im Kasseler Ministerium des Äußern war und blieb man der Ansicht (14. November 1844), daß die Anlage der Bahn über Marburg und Kassel — gegen Frankfurts Wünsche — durchaus im kurhessischen Interesse liege. Es kam über diese Unstimmigkeit auch wirklich zu nochmaligem Stocken der Verhandlungen mit Frankfurt. Aber am 6. Februar 1845 wurde dann doch der für alle Beteiligten wichtige Vertragsentwurf vorläufig durch die Bevollmächtigten der beiden Hessen, Schwedes und Eckhardt, unterzeichnet, während der Frankfurter Vertreter Schöff Scharf, der in der letzten Zeit den altbewährten Bevollmächtigten Souchay hatte ablösen müssen, zunächst nähere Instruktionen über die Anlage des Frankfurter Bahnhofs abwarten mußte. Kurhessen gab sich daher mit einer bloßen Erklärung Frankfurts zufrieden, der Zusammenlegung der Bahnhöfe nicht entgegen sein zu wollen, wenn sie gut ausführbar sei. — Die durch Frankfurts ablehnende Einstellung verursachte Verzögerung des Vertragsabschlusses erregte nun aber auch bei den Regierungen der anderen um Frankfurt herum belegenen Staaten Aufmerksamkeit. Im März 1845 äußerte der bayerische Vertreter den Verdacht[1], daß die Frankfurter die Bahnhöfe trennen wollten, um so für alle Frankfurt berührenden Eisenbahnen Stapelplatz zu werden (3. März 1845). Das sei ein verkehrsfeindlicher Lokaleigennutz, den die anderen in dieser Frage einmütigen Regierungen dadurch zu vereiteln suchten, daß sie von Frankfurt besondere Garantien für die schnelle Beförderung von Personen und Gütern zwischen den Bahnhöfen forderten. Daraufhin schlug am 1. April 1845 Frankfurt vor, die drei Bahnhöfe: Main-Weser-, Main-Neckar- und Taunus-Bahn nebeneinander, den Taunus-Bahnhof aber zwischen die beiden anderen zu legen, da man sonst eine Million Mehrkosten haben würde. Obwohl auch Hessen-Darmstadt diesen Plan nicht glücklich fand, erklärten sich schließlich beide Hessen damit einverstanden, daß die drei Bahnhöfe in derselben Front und der Taunus-Bahnhof in der Mitte liegen sollten. Dagegen

[1] München, j.

bewilligte Frankfurt die Anlage je eines Schienengleises zur Verbindung der Bahnhöfe auf der östlichen und westlichen Seite.

Am 5. April 1845 lag der „Staatsvertrag nebst Separatartikeln vom 6. Februar 1845 und Schlußprotokoll vom 5. April 1845 betr. den Bau der Main-Weser-Bahn" vor.

Im Vertrag war normale Spurweite vorgesehen. Die Bahn sollte zunächst eingleisig gebaut, aber gleich so eingerichtet werden, daß die Anlage eines zweiten Gleises möglich war. Die Ausführung der Bahn blieb den einzelnen Regierungen überlassen, während ihr Verlauf von einer Kommission von Ingenieuren der drei Staaten festgelegt werden sollte. Um nachzuprüfen, ob die Ausführung nach den vereinbarten Grundsätzen geschah, sollte eine Kontrolle der anderen Regierungen stattfinden. Die Anlage von Seitenbahnen war beliebig, sollte aber auf Kosten der jeweils landesherrlichen Verwaltung erfolgen. Isolierte Gebiete könnten der Verwaltung einer anderen Regierung zugeteilt werden.

Die ersten Kosten des Betriebsmaterials sollten gemeinsam getragen werden, während der fernere Betrieb und die Unterhaltung der Bahn aus den Einkünften beglichen werden sollte. Die Überschüsse sollten nach Abzug aller Verwaltungs- und sonstigen Kosten im Verhältnis der von jeder Regierung für die erste Anlage der Eisenbahn, die Bahnhöfe und das Betriebsmaterial aufgewendeten Kosten verteilt werden.

In den Separatartikeln wurde weiter bestimmt: Die Anlage der Bahnhöfe sollte so sein, daß ein leichtes Umsteigen und Güterumladen möglich sei. Für den Frankfurter Hauptbahnhof wurden besondere Erleichterungen und Zugeständnisse festgelegt (kein Wegegeld, Instandhaltung der Verbindung).

Es blieb der Entscheidung Kurhessens vorbehalten, ob die Nordbahn die Geleise der Main-Weser-Bahn zwischen Kassel und Guntershausen mitbenutzen durfte. In diesem Fall sollte jedoch die Kostenhälfte, die die Nordbahn trug, nicht der Main-Weser-Bahn in Anrechnung gebracht werden.

Die Direktionen sollten ihren Sitz in Kassel, Gießen, Bockenheim und Frankfurt haben. Es sollten nur geprüfte, erprobte und zuverlässige Leute eingestellt werden. Den Regierungen blieb die Kontrolle über die Organisation der Direktionen, das Personal und die Gehälter vorbehalten. Kurhessens Mitglied führte den Vorsitz in der Vereinskommission.

Der Tarif sollte zunächst nach dem der Nachbarbahnen berechnet werden, bis eigene Erfahrungen gesammelt wären; jedenfalls sollten Güter möglichst billig befördert werden. Militärtransporte müßten befördert werden, auch wenn es sich um außerordentliche Fahrten han-

delte. Dabei dürften nur die besonderen Unkosten berechnet werden. Die Landesherrschaften könnten mit ihrem Gefolge die Bahn in eigenen oder den vorhandenen Eisenbahnwagen frei benutzen. Die Hofdiener sollten auf Dienstreisen freie Fahrt haben.

Vereinbarungen mit der Post blieben jedem Staat vorbehalten, eventuell war eine kostenlose Beförderung möglich.

Die Bahn sollte möglichst schnell vollendet werden.

In dem Vertrage war dem Souveränitätsgefühl weitgehend Rechnung getragen. Die Regierungen ließen nur ein Minimum von Beeinträchtigung ihrer Hoheitsrechte zu. Aber schon die unvermeidliche gegenseitige Kontrolle und Zusammenarbeit wurde ungern genug ertragen. Kurhessen mußte z. B. genehmigen, daß die Ingenieure der beiden Nachbarregierungen auch innerhalb seiner Grenzen Messungen anstellten, was der Regierung in Kassel bestimmt nicht leicht fiel. —

Mit diesem Vertrag waren die letzten Schwierigkeiten aus dem Weg geräumt, die sich bisher noch dem Ausbau des geplanten kurhessischen Eisenbahnsystems entgegengestellt hatten. Nun konnten also allenthalben die Bauarbeiten beginnen und Kurhessen würde hoffentlich in kurzer Zeit wieder seine alte Verkehrsbedeutung der Voreisenbahnzeit erlangen. —

Der Bau der ersten kurhessischen Eisenbahnen.

Wenn man sich die gewaltige Umwälzung überlegt, die die Einführung der Eisenbahn nach sich zog, erkennt man, daß ihre Wirkung sich auch auf viele Lebensgebiete erstreckte, die man vielleicht zunächst nicht mit ihr in Zusammenhang gebracht hätte.

A. Die hauptsächlichen Umwälzungen allgemeiner Natur.

Schon A. Lips[1] hatte 1833 voll Sorge vorausgesagt, daß solche großen Anlagen auch „Störungen anderer Gewerbe" mit sich brächten. Das bewahrheitete sich denn alsbald vor allem auf dem Gebiete, das wir heute als das soziale zu bezeichnen gewohnt sind. In vielen Gegenden wehrten sich die Lohnkutscher und Stellmacher gegen den Bau der Bahnen, weil sie befürchteten, dadurch brotlos zu werden. Immerhin traf dies nur ihren kleinen besonderen gewerblichen Beruf. Andererseits fanden durch den Bau und späteren Betrieb der Eisenbahnen zahllose deutsche Männer und Frauen hundert- und tausendfach mehr neue Arbeit und Verdienst, vielfach solche, die unter anderen Umständen sich eine neue Heimat in Amerika hätten suchen müssen. So war die

[1] Vgl. oben S. 1151.

Eisenbahn bevölkerungspolitisch von großer Bedeutung. Denn, da es in der damaligen Zeit noch an den meisten mechanischen Hilfsmitteln fehlte[1], mußten vergleichsweise sehr viel mehr Arbeitskräfte eingestellt werden als heute, um die gleiche Arbeitsleistung zu erzielen. Die Unterbringung jener Arbeitermassen führte weiter ein örtliches Hochbaubedürfnis, eine Vergrößerung der an der Strecke gelegenen Dörfer, Siedlungen usw. herbei. Die Arbeiter hatten berufliche und persönliche Bedürfnisse. Sie brauchten Geräte und Werkzeuge. Die bescheidene hessische Industrie war nicht in der Lage, den neuen großen Bedarf zu decken. Werkstättenarbeit wurde zu teuer und Fabriken gab es damals in Kurhessen noch nicht. So mußten, wie aus einer Notiz in der Kasseler Zeitung von 1844[2] hervorgeht, beispielsweise die für den Nordbahnbau erforderlichen Geräte anfangs aus preußischen Fabriken eingeführt werden. Die Zeitung regte alsbald an, es sollte auch in Hessen eine Werkzeugfabrik errichtet werden; sie würde sich sicher rentieren. Den Arbeitern und Handwerkern in der Nähe der Nordbahn, die beim Bau mitarbeiten wollten, wurde empfohlen, sich mit Geräten einzudecken. In ähnlicher Weise stellte der Eisenbahnbau auch an die anderen einheimischen Gewerbe und Betriebe seine Ansprüche. Für den Unterbau, die Kunstbauten und die Bahnhofsanlagen waren viele Steine nötig: die Steinbrüche und Ziegelbrennereien erhielten also Aufträge. — Für den Unterbau hatten Forst und Holzindustrie nach damaligen Begriffen ungeheure Mengen von Querschwellen zu liefern[3]. 1843 war zwar schon ein Patent[4] für eiserne Schwellen in Kurhessen beantragt, das aber abgelehnt wurde, wohl weil es sich bis dahin noch nirgends genügend bewährt hatte. Verfügte Kurhessen doch auch über die erforderlichen Wälder, während das Eisen aus dem „Ausland" hätte eingeführt werden müssen. Vor allem aber begann damals naturgemäß Henschels „Dampfmaschinen-Etablissement" (Lokomotivfabrik) seinen

[1] Davon mögen einige Zahlen ein Bild geben. Im Mai 1847 waren an der 127 km langen Strecke der Nordbahn außer dem Aufsichtspersonal 4980 Handlanger, Erdarbeiter und Bergleute beschäftigt. An den Brücken und Tunnels arbeiteten gleichzeitig 1420 Bauhandwerker; dazu kamen dann noch die Handwerker für den Oberbau. Baumaschinen, Kippwagen und Kräne hatte man natürlich nicht zur Verfügung. Mit Schubkarren in langen Reihen auf Bohlen sind die ersten Dämme aufgeschüttet worden und wieder auf Schubkarren wurden die Erdmassen aus den Tunnels befördert (Erich Pohl, Gesamtausgabe, S. 12).

[2] Nr. 354.

[3] Die Nordbahn-Gesellschaft hatte z. B. für den Bau 192 500 eichene Querschwellen nötig. Dabei sollte möglichst nur gutes, trockenes und gesundes Holz verwendet werden (Abl. d. Landr. Ämter, g).

[4] Min. d. Ä., z.

gewaltigen Aufschwung, der sich mit jedem Fortschritt und jeder neuen Erfindung verstärkte und befestigte. Henschel erhielt schon früh Aufträge zum Bau von Lokomotiven von der Nord-[1] und auch von der Staatsbahn. Zum Schluß sei noch auf die Lieferung der Räder und Schienen, den Bau der Wagenkasten[2], die Ausstattung der Bahnhöfe und sonstigen zahlreichen Gebäude sowie die Anlage der Bahntelegraphen hingewiesen, durch die noch viele andere Gewerbe unmittelbar Arbeit und Verdienst erhielten. Ohne große Übertreibung kann man sagen, daß durch die Anlage der Eisenbahnen alle Gewerbe und Industrien befruchtet wurden, und durch diesen Fortschritt Arbeit und Lebensunterhalt für viele deutsche Familien geschaffen wurde.

B. Verwaltungsmäßige Behandlung (behördliche Beaufsichtigung) der Eisenbahnen.

In den Anfängen des Eisenbahnwesens konnte man allerdings die umwälzende Bedeutung noch nicht vorausahnen, dennoch wurde die Anlage der Bahnen für sehr wichtig gehalten, und es ergab sich von selbst, daß der kurhessische Staat den Bau beaufsichtigen ließ. Fraglich war es aber — gerade auch wieder nach Natur und Bedeutung der Bahn —, welcher Behörde das Eisenbahnwesen verwaltungsmäßig unterstellt werden sollte. — Besonders interessiert daran waren einerseits das Finanzministerium — denn die Anlage der Bahnen verschlang so hohe Summen, wie sie bis dahin wohl noch nie für die Förderung des Verkehrs aufgebracht worden waren —, und auf der anderen Seite die Kurfürstliche Oberbau-Direktion, die das öffentliche Bauwesen beaufsichtigte und vom Innenministerium ressortierte. Die hessische Regierung wählte den Mittelweg, das Eisenbahnwesen gleichzeitig diesen beiden Ministerien zu unterstellen. Daraus ergab sich dann aber der Mangel einheitlicher Leitung. Über diese Tatsache war besonders Schwedes empört und er hatte sicher Recht mit seiner Behauptung, daß

[1] Seine erste Lokomotive „Drache“ wurde 1848 an die Nordbahn geliefert. 1863 hatte die Nordbahn 36 Lokomotiven in Betrieb, die fast alle aus Deutschland stammten; es befanden sich darunter nur vier von Stephenson und zwei von Norris aus Philadelphia.

[2] Die damaligen Eisenbahnwagen hatten durchweg nur vier Räder. 1861 wurde ein Antrag um Einführung von sechs- und achträdrigen Eisenbahnwagen abgelehnt, da man sie für unzweckmäßig hielt. In der Eingabe war zwar hervorgehoben, daß bei derartigen Mehrachsern Rad- und Achsenbrüche keine nachteiligen Folgen haben könnten. Nach dem Urteil der Kasseler Direktion würden aber bei solchen Unfällen auch die zweiachsigen Wagen durch die Verkuppelung mit den übrigen Wagen getragen. Außerdem könne man das Mitbefahren der Bahn nach wie vor durch fremde zweiachsige Wagen nicht abstellen (Abl. sonst. Beh., c).

diese Regelung große Verwirrung und Verzögerung mit sich bringen müßte[1]. Wie schwerfällig und ungenügend die Zusammenarbeit der Behörden im damaligen Kurhessen sich vollzog, mag hier an einem Beispiel verdeutlicht werden: 1847 schickte die Kurfürstliche Oberbaudirektion[2] den Landbaumeister Althaus aus Rotenburg nach England und Belgien, um das dortige Eisenbahnwesen zu studieren. Sein Bericht sprach sich für das Unternehmen von Eisenbahnbauten befürwortend aus. Die Oberbaudirektion versagte diesem Ergebnisse auch nicht ihre Zustimmung, fügte aber hinzu, „daß zwar dermalen keine Veranlassung zur Einführung der gedachten beweglichen Eisenbahnen bei dem unter der diesseitigen Verwaltung stehenden Bauwesen ward, daß man indessen, zur etwaigen künftigen Anwendung, den Gegenstand jedenfalls im Auge haben wird." Die Oberbaudirektion wollte also zu einer Zeit von den „beweglichen Eisenbahnen" noch nichts wissen, zu der die Bauarbeiten an jenen Bahnen unter Aufsicht der Oberbaudirektion schon in vollem Gange waren!

C. Der Bau der Nordbahn und ihrer Anschlüsse.

Am 6. Januar 1845 fand der erste Spatenstich zur Nordbahn mit einer großen Feier in Guxhagen statt[3]. Um eine genaue Kontrolle der Anlage der Nordbahn zu sichern und um gleichzeitig die Vorarbeiten zu erleichtern, hatte das kurhessische Innenministerium schon am 25. Oktober 1844 beschlossen, daß die der Kurfürstlichen Oberbaudirektion unterstellten Beamten den Bauleitern der Nordbahn-Gesellschaft mit „sachdienlichen Notizen" zur Hand gehen sollten[4]. Ein weiterer Kontrollerlaß erging von der gleichen Behörde dann am 2. November 1846. Die Bauten waren nunmehr im Gang, und das Ministerium beauftragte seine Beamten, für Festigkeit und Dauerhaftigkeit der Eisenbahnbauten zu sorgen, um für den zukünftigen Betrieb möglichst große Sicherheit zu gewährleisten. In diesem Sinne verlangte die Oberbaudirektion periodische Berichte über die Fortschritte der Bauten, „jedoch unter Vermeidung jeder unnöthigen durch die Sorge für das allgemeine Interesse nicht gebotenen Einmischung in die fraglichen Bauausführungen". Der letzte Teil dieser Anweisung war für die verantwortlichen Landbaumeister oft schwer zu erfüllen. Die Bauleute der Eisenbahngesellschaft wehrten sich nach Kräften gegen die staatliche Einmischung und wollten die Sache allein machen. Dennoch

[1] Schwedes, S. 164.
[2] Abl. d. Baubeh., b.
[3] Schwedes, S. 181.
[4] Abl. d. Baubeh., i.

scheint die Aufsicht vielfach sehr notwendig gewesen zu sein. Dies vor allem, weil beim Bau der Nordbahn das „System größerer Entreprisen“[1] angewendet wurde, d. h. größere Strecken der Bahn jeweils an einen Unternehmer vergeben wurden, der dann für die Beschaffung von Material und Arbeitskräften zu sorgen hatte. Es liegt auf der Hand, daß dabei leicht Unregelmäßigkeiten vorkamen, die unter Umständen gefährlich für die öffentliche und besonders betriebliche Sicherheit werden konnten. In solchen Fällen griffen die Beamten ein; das aber machte ihr Verhältnis zu den Bauleuten der Gesellschaft nur noch gespannter und unerfreulicher, als es ohnedies schon war. Es kam schließlich so weit, daß seitens der Nordbahn-Gesellschaft Gesuche um Erteilung von Erlaubniskarten zum Betreten der Bauten in vielen Fällen einfach abgelehnt oder nur mit großen Einschränkungen unter bestimmten Voraussetzungen gegeben wurden, z. B. für die Wasserbauaufseher und Uferwärter: Die Überschwemmungen der Fulda hatten im Frühjahr 1847 überall großen Schaden angerichtet. Böschungen waren eingerutscht, und sogar die Eisenbahnbrücke bei Beisefórth hielt nicht richtig stand. Durch die Flut wurden an ihr Eisbrecher zerstört und Pfeiler beschädigt. Zur Wiederherstellung war ein bedeutender Kostenaufwand nötig. Auch setzten sich die Baubeamten dafür ein, daß an der Uferböschung Pflanzungen zur Erhöhung der Widerstandskraft angelegt würden. — Die periodischen Aufsichtsberichte melden weiter von der Verwendung schlecht gebrannter, bröckeliger oder nur halber Lehmsteine bei den Tunnelbauten bei Guxhagen und Beisefórth. Der Landbaumeister von Rotenburg vergleicht einen Gang durch den Tunnel mit einem Spaziergang im Regen! Er beantragt zur Vermeidung drohender Eisenbahn-Unglücksfälle und von Gefahren aller Art, die Oberbaudirektion möchte das Urteil bergmännischer Fachleute einziehen. Henschel nahm daraufhin genaue Untersuchungen vor und stellte fest, daß für Tunnelbauten Klinker oder hartgebrannte Lehmsteine am besten geeignet seien. Deswegen nahmen die Beschwerden der Landbaumeister über die Verwendung schlechten Materials bei der Nordbahn aber doch kein Ende: Wenn die Steine gut waren, taugte der Mörtel nicht viel. Die Kunstbauten waren vor allem gefährdet und unterlagen besonderer Kontrolle. Im September 1848 entstanden große Schwierigkeiten bei der Guntershäuser Fuldabrücke[2], an der vom März 1847 bis zum August 1849

[1] Abl. d. St., c.

[2] Abl. d. Baubeh., d. — Die Guntershäuser Brücke gilt als Meisterstück damaliger Eisenbahntechnik. Das ganze Bauwerk ist 283 m lang und erhebt sich 28 m über dem normalen Fuldaspiegel. Seine Baukosten betrugen 175 000 Taler (E. Pohl, Gesamtausg., S. 14).

gebaut wurde. Die Verschiedenheit des Materials bedingte während des Baues Veränderungen an einzelnen Pfeilern, wodurch deren Tragfähigkeit untereinander verschieden wurde. Sehr lange (vier Jahre) dauerte auch der Bau des Hönebacher Tunnels. Diese beiden großen Kunstbauten wurden nicht rechtzeitig fertig und verzögerten daher die Eröffnung der Nordbahn.

Dennoch gelang es der Gesellschaft, noch vor der Fünfjahresfrist den Bau zu vollenden. Die strenge Bestimmung mit der Versteigerungsandrohung brauchte daher nicht in Anwendung zu kommen. Im Juli 1847 fanden die ersten Probefahrten zwischen Guxhagen und Melsungen statt. Am 20. August 1848 wurde der Betrieb bis Hofgeismar aufgenommen[1]. Im Dezember 1848 waren die Arbeiten ganz vollendet, und am 24. April 1849 wurde die ganze Kurfürst-Friedrich-Wilhelm-Nordbahn (Gerstungen—Bebra—Kassel—Haueda) dem Verkehr übergeben.

Aber noch kurz vor der Eröffnung des Betriebes, im Februar 1849[2], geriet die Nordbahn-Gesellschaft in Zahlungsschwierigkeiten[3], daß sie sich mit einem Gesuch um Unterstützung an die kurhessische Regierung wenden mußte. Diese war nun zwar an dem Unternehmen bislang finanziell nicht beteiligt, die Nordbahn hatte aber 5 Millionen Verluste, und es war zu fürchten, die Notlage dieser Gesellschaft könnte zu einer Gefahr auch für die Main-Weser-Bahn werden. Unter diesen Umständen entschloß sich der Staat, um die Nordbahn überhaupt zu halten, eben doch das erforderliche Darlehn von 2,7 Millionen Talern unverzinslich zu geben[4].

Um so wichtiger wurde es, daß die Nordbahn-Anschlußlinien in Richtung Warburg und Eisenach in Betrieb kamen. Denn für den kurhessischen Binnenverkehr hatte die Nordbahn ja nur geringe Bedeutung. Jene beiden Anschlußbahnen aber waren seit 1848 auch gesichert[5]: Die Bahn Warburg-Lippstadt wurde als „Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn" gleichzeitig mit der Nordbahn gebaut. Sie sollte noch 1848 bis Warburg fertig werden, konnte sich dann aber gleichfalls nicht halten und wurde deshalb schon 1849 von der Preußischen Regierung gegen Barzahlung des Kaufpreises erworben[6].

[1] Abl. d. Baubeh., d; Grosheim, S. 238 ff.

[2] Phil., b.

[3] In jener Zeit prägte der durchreisende Erzherzog Stephan von Österreich, angeregt durch die stolze Aufschrift der Wagen der Nordbahn: K. F. W. N. B., das Wort: „Kann Für Wehmut Nicht Bezahlen."

[4] Abl. d. St., c. Nach einem Bericht von Lederer vom 12. März 1849.

[5] Kasseler Allgem. Zeitung, 19. Juli 1848.

[6] A. v. Mayer, S. 114.

Mit der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft hatten die Verhandlungen der Nordbahn-Gesellschaft über den Bau einer Eisenbahn bei Wommen und Herleshausen am 4. Mai 1848 begonnen[1]. Der Verkehr auf dieser Anschlußseite sollte ab 1. August 1849 zunächst eingleisig aufgenommen werden, und im September 1849 war der Bau auch wirklich vollendet und damit die ununterbrochene Schienenverbindung Kassel-Halle erreicht.

Die dritte geplante Verbindung der Nordbahn, die mit der Werrabahn, gelangte erst in den fünfziger Jahren, nachdem jahrelang darüber verhandelt worden war, zur Ausführung, und auch dann nicht so, wie Hessen es gewünscht hätte. Ebenso wenig konnte der im Regierungsprogramm von 1842 vorgesehene Eisenbahnanschluß der Exklave Schmalkalden vorläufig verwirklicht werden[2].

D. Die Vollendung der Main-Weser-Bahn und des Kasseler Hauptbahnhofs.

Nachdem im April 1845 der Bauvertrag über die Main-Weser-Bahn abgeschlossen war und die diplomatischen Vorbesprechungen schon so lange Jahre in Anspruch genommen hatten, hätte man annehmen sollen, daß der Bau selbst alsbald in Angriff genommen und etwa in der gleichen Zeit wie der der Nordbahn durchgeführt worden wäre. Die drei Regierungen ernannten technische Kommissare für den Bahnbau (in Kurhessen den technischen Kommissar der Bahngeschäfte Ingenieur Tasch); diese Beauftragten arbeiteten einen Bauplan aus, den sie den beteiligten Regierungen zur Genehmigung vorlegten. Aber die kurhessische Regierung machte von neuem Umstände und zögerte die Entscheidung über den immer dringender werdenden Bau der Main-Weser-Bahn hinaus. Bis zum Februar 1846 hatte sie sich noch nicht mit den Bauplänen einverstanden erklärt. Erst 1848 wurde der Bau begonnen. Balthasar Gerland[3] wurde an die Spitze gestellt. Er hatte es zuvor mehrfach abgelehnt, in den Verwaltungsrat der Nordbahn einzutreten, aber der Kurfürst selbst bot ihm nunmehr den Posten eines „Generaldirektors des Baues für die Staatseisenbahn" an, und als unterstützende Kräfte wurden ihm der Baumeister Tasch und der beim Bau der französischen Bahnen ausgebildete Baumeister Jahn zugeteilt; außerdem sollte er von seinem Schwager Henschel, der sich in England mit den Bedürfnissen

[1] Abl. d. Baubeh., e.

[2] Vgl. unten S. 1459.

[3] O. Gerland, S. 18 ff. Balthasar Gerland war mit einer Tochter des Oberbergrats C. A. Henschel (vgl. S. 1149 ff.) verheiratet.

des Eisenbahnbaues vertraut gemacht hatte, gutachtliche Äußerungen einziehen. Ihre Vollendung aber erfuhr die Main-Weser-Bahn nicht mehr unter Gerland. Vielmehr trat dieser vorher zum Militärdienst zurück und Ruhl an seine Stelle[1].

Der Bau der Main-Weser-Bahn als Staatsbahn erfolgte aus Staatsmitteln und unter der Etat- und Finanzkontrolle der Stände. Nichtsdestoweniger scheint die Finanzierung nicht eindeutig klar gewesen zu sein. Der kurhessische Teil der Main-Weser-Bahn sollte durch eine Staatsanleihe in Höhe von 6 Millionen Talern finanziert und diese von dem hessischen Hofbankier Rothschild 1845—1846 aufgelegt werden. Die Obligationen waren mit 3½ % zu verzinsen und seitens der Inhaber unkündbar. Die Tilgung sollte durch jährliche Auslosung von Obligationen mit mindestens ½ % des Nennbetrags des Kapitals erfolgen. Die Ausgabe war in Anbetracht der guten Finanzlage Kurhessens zum Nennwert beabsichtigt. Der Kurfürst bewilligte aber, ohne den Ständen davon Mitteilung zu machen, Rothschild eine Überschreitung des Emissionsbetrags von 750 000 Talern. Damit erhielt Rothschild 12½ % Provision, während die anderen Bankhäuser — wenigstens bei den Aktienemissionen der Nord- und Hanauer Bahn — nur 2 % erhalten hatten[2]. Bei den Ständen[3] herrschte über dieses Vorgehen große Entrüstung (10. Juli 1846). Wußte man doch nicht, wie Rothschilds rechtliche Stellung gegenüber dem Staat nunmehr wäre, ob er insbesondere durch die Mehremission ein verbrieftes Forderungsrecht gegen die Staatskasse auch bezüglich des Betrags, der die von den Ständen gutgeheißene Summe überschritt, erworben hätte. In einem Bericht vom 16. November 1846 machte der Abgeordnete Wippermann auf die über das Anlehen herrschende Unklarheit aufmerksam, und er griff die Regierung wegen unverantwortlicher Verschleuderung von Staatsgeldern an. Da die Regierung den Vorwurf Wippermanns bis zum 25. Oktober

[1] Losch, S. 332.

[2] Treitschke berichtet (Bd. V, S. 490): „Der Landtag bewilligte dazu (d. h. zur Finanzierung der kurhessischen Staatseisenbahnen) eine Anleihe von 6 Millionen Thalern. Das Haus Rothschild, das diese Anleihe aufzulegen hatte, überschritt die vereinbarte Summe um 750 000 Thaler und beanspruchte diesen Überschuß von 12½ % für sich selbst als sauer verdiente Provision. Es war ein öffentliches Geheimnis, wie der preußische Gesandte, Graf Galen, sagte, daß der getreue Hofbankier sich mit dem Kurfürsten in den Gewinn teilte, „daß auf Kosten des Landes der Regent in jüdischer Gemeinschaft gute Geldgeschäfte machte“ (Galens Bericht, 4. Juli 1846). Darum richtete der ehrliche Abgeordnete Wippermann nichts aus, als er in der Kammer den Gaunerstreich Rothschilds zur Sprache brachte“.

[3] Abl. d. Stände, c.

1847 nicht beantwortete, nahm Lederer die Angelegenheit nochmals auf mit dem Verlangen, Rothschild keine Vergütung von über 10 % zukommen zu lassen; es sei keinerlei Provision vorgesehen und bewilligt. Aber auch zu diesem Antrag äußerte sich die Regierung überhaupt nicht, worauf der Landtag seinerseits am 31. Oktober 1848 nur den seinerzeit festgesetzten Betrag von 6 Millionen für die Main-Weser-Bahn bewilligte. Große Auseinandersetzungen rief ferner ein vom kurhessischen Finanzminister Gerhard v. Motz angeregter und durchgeführter Schienenkauf aus England hervor, der durch das Haus Rothschild vermittelt worden war[1]. Motz wurde am 26. Mai 1848 verdächtigt, dabei in die eigene Tasche gewirtschaftet zu haben. Schwedes verteidigte ihn zwar mit der Begründung, es sei Motz' Charakter nicht zuzutrauen, Unredlichkeiten zu begehen. Schwedes beantragte darum, daß die Qualität der Schienen nachgeprüft würde, ob sie nicht besser als die der anderen sei. Am 3. Juni 1848 erklärten die Sachverständigen Ruhl, Du Fais und Thomas ihre volle Zufriedenheit mit den Schienen. Aber die Ständeversammlung gab sich damit noch nicht zufrieden. Im Sommer 1848 wurde über evtl. Zivilansprüche des Staates gegenüber Motz verhandelt. Man forderte Gutachten an und unternahm komplizierte Proben, um die Güte des Eisens festzustellen. Eine gewisse Ehrenrettung erhielt Motz erst durch einen Bericht aus Schaumburg, wo inzwischen beim Bau der Strecke Hannover—Minden[2] schon jene englischen Schienen verwendet worden waren. Dort war festgestellt, daß diese Schienen vorzüglich und besser als alle anderen seien. Aber so unerquicklich und unwürdig diese ganzen Verhältnisse waren: der Vorgang der willkürlich überhöhten Rothschild-Anleihe erklärte alles. —

Im übrigen wurde auch die rein technische Bauausführung der Main-Weser-Strecke teurer, als man es bei der Bewilligung der 6 Millionen Bauaufwand vorausgesehen hatte. Um den Weiterbau zu ermöglichen, wurden 2 Millionen zusätzlich erforderlich. Daraufhin beantragte der Abgeordnete Ziegler im Namen des Budgetausschusses, daß diese 2 Millionen aus dem Laudemialfonds genommen werden sollten; die Eisenbahnen seien eine gute und sichere und deswegen für die Staatskapitalverwaltung geeignete Anlage; auch werde bei anderer Geldbeschaffung der Bauaufwand zu teuer werden. — Wenn die Landstände das Geld nicht bewilligt hätten, hätte der Bau unterbrochen werden müssen, und angesichts solcher Zwangslage erklärten sich die Stände am 22. Dezember 1848 damit einverstanden, daß das Baukapital auf

[1] Abl. d. St., c. — Vertragsabschluß mit Rothschild am 21. Oktober 1846.
[2] Vgl. unten S. 1407 ff.

8 Millionen angesetzt und der Rest von 2 Millionen aus dem Laudemialfonds genommen würde[1].

Der Bau der Bahn selbst ging währenddem rüstig vorwärts. Am 3. September 1849 ging der erste Zug der „hessischen Südbahn", von der Henschelschen Lokomotive „Hassia" geführt, südwärts bis Gensungen. Im Frühjahr 1850 war die Strecke bis Marburg fertig, und zwei Jahre später, am 15. Mai 1852, wurde die letzte Strecke bis Frankfurt dem Verkehr übergeben[2]. Schon einige Jahre später wurde aus militärischen Gründen ein zweites Gleis nötig[3]. Die Kosten dafür wurden im Landtagsabschied vom 31. Oktober 1863 mit 1 250 000 Talern bewilligt. Nach langen Jahren war diese bedeutsame Nordsüdlinie entstanden, die bis heute ein wichtiges und verkehrsreiches Glied im mitteldeutschen Eisenbahnverkehr geblieben ist. —

Die Lage des Kasseler Bahnhofs spielte beim Bau der Nordbahn eine ähnliche Rolle, wie die des Frankfurter Bahnhofs bei den Verhandlungen um die Main-Weser-Bahn. War es für die Strecke Bebra—Kassel und die Main-Weser-Bahn wünschenswert, wenn der Kasseler Bahnhof recht tief, vielleicht in der Aue, angelegt würde, so mußte man für die Fortsetzung der Nordbahn Kassel—Haueda eine möglichst hohe Lage erstreben, da dicht hinter Kassel die Wasserscheide zum Essetal überwunden werden mußte. Die kurhessische Regierung hätte — ein Wunschtraum im Zeitalter der Stapelgedanken! — gern zwei räumlich voneinander getrennte Bahnhöfe angelegt, aber darauf ging Preußen erklärlicherweise nicht ein, da es seine Ost-West-Durchgangsbahn keinesfalls unterbrochen haben wollte. Der vorübergehend erwogene Gedanke, den Bahnhof hochzulegen und die Höhe durch feste Maschinen mit Seilzug zu erklimmen[4], wurde bald wieder fallen gelassen, und man einigte sich auf eine Mittellage. Immerhin konnte so erst 1852, nachdem auch die Main-Weser-Bahn bereits vollendet war, mit dem Bau des Bahnhofs begonnen werden. Dafür wurde die Anlage

[1] Aus den benutzten Akten läßt sich im übrigen die Finanzpolitik der kurhessischen Regierung schlecht erkennen. Jedenfalls wurde das Kapital für die Main-Weser-Bahn durch mehrere Anleihen beschafft: Zunächst das 6-Millionen-Anlehen und dann die 2 Millionen aus dem Laudemialfonds; außerdem aber wurde 1848 bis 1853 noch eine Anleihe über 500 000 Taler aufgenommen, die zu 4½ % verzinst, aber schon in den Jahren 1850 bis 1864 abgetragen wurde. „Behufs Vollendung" wurde 1849 bis 1852 noch eine zweite zu 4½ % verzinsliche Anleihe über 1 Million Taler aufgenommen, für die Staatsschuldscheine 1849/50 ausgegeben wurden.

[2] Losch, S. 332.

[3] Mil. Kab., b. — Vgl. unten S. 1412.

[4] Bruno Jakob, S. 302 f.

aber auch nach damaligen Begriffen und damaliger Verkehrsstärke durchaus großzügig gebaut, so daß die späteren noch in Kassel hinzutretenden Bahnen[1] ihn ohne Schwierigkeit mitbenutzen konnten und er ohne größere bauliche Veränderungen bis 1900 den Anforderungen des Verkehrs genügte.

E. Der Ausbau der noch fehlenden Strecken des Eisenbahnprogramms.

Neben den beiden Hauptlinien des kurhessischen Eisenbahnnetzes wurde auch die kleine Bahn im Südwesten des Landes Frankfurt—Hanau seit 1844 von der Regierung und den Ständen gefördert. Die ersten Pläne zur Verbindung der kurhessischen Mainstadt mit Frankfurt gingen, wie schon erwähnt, bis ins Jahr 1836 zurück, aber der Kurprinz hatte seither seine Abneigung gegen Hanau nicht zu überwinden vermocht und deswegen Ernstliches in der Sache nicht geschehen lassen[2]. Schließlich nach 5 Jahren bat am 21. Mai 1841 die Stadt Hanau, auf eigene Kosten eine Bahn nach Frankfurt anlegen zu dürfen[3]. Die Genehmigung hätte der kurhessischen Regierung um so leichter fallen können, da diese Bahn weder der Main-Weser- noch der Nord-Bahn Konkurrenz machte, Hanau aber ohne Verbindung mit Frankfurt wirtschaftlich nicht bestehen konnte. Desungeachtet aber wurde dem städtischen Gesuch nicht entsprochen, insbesondere eine Konzession an die vorstellig gewordenen Industriellen und Kommunalbehörden Hanaus nicht erteilt, sondern erst im Jahre 1844 die Bahn als Aktiengesellschaft konzessioniert. Das Kapital legten die gleichen Frankfurter Bankhäuser auf, die auch die Nord-Bahn finanziert hatten[4], wie auch im übrigen viele der diesmaligen Konzessionsbedingungen mit denen der Nord-Bahn Verwandtschaft zeigten[5]. 1848 wurde die Bahn eröffnet. Solange sie keine Fortsetzung nach Aschaffenburg (Bayern) erhielt und die kurhessische Bebra-Fulda-Hanauer Bahn nicht gebaut war, diente sie nur lokalen Interessen.

Die letzte Bahn des Eisenbahnprogramms, die gegen Ende der vierziger Jahre noch gebaut wurde, war das im kurhessischen Kreis

[1] Min. d. A., w. Schulenburg-Preußen, Eingabe von 1854. Den Bau eigener Bahnhofsanlagen lehnte man denn auch den später nach Kassel eingeführten Bahnlinien, insbesondere der Bahn Halle—Nordhausen—Kassel, ab.

[2] Vgl. oben S. 1388.

[3] Abl. d. Reg., a.

[4] Vgl. S. 1389 ff.

[5] Die Bahn war auch hier zum 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre rückkäuflich, allerdings erst nach 50 Jahren. Dafür erlosch die Konzession aber andererseits schlechthin nach 99 Jahren, worauf Übernahme zum Taxwert erfolgen sollte.

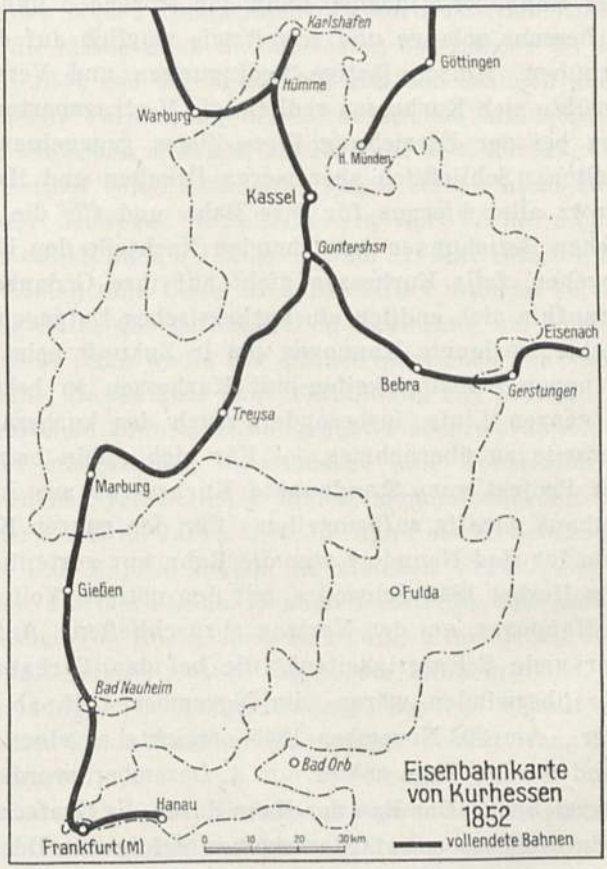
Rinteln — der Grafschaft Schaumburg — belegene Teilstück der norddeutschen Ostwestbahn Hannover—Minden. Den Vertragsabschluß zwischen Preußen und Hannover über diese lang umstrittene Bahn hatte endlich das Jahr 1845 gebracht, und, nachdem es der kurhessischen Diplomatie nicht gelungen war, den großen preußischen Durchgangsverkehr durch den Bau einer direkten Halle-Kasseler Bahn zu gewinnen, wurde doch wenigstens der Kurhessen verbliebene Vorteil wahrgenommen, bezüglich der Hannover-Mindener Bahn den störenden und hindernden Einfluß Kurhessens solange und soweit wie möglich auf die Verhandlungen auszuüben. Durch lästige Bedingungen und Verschleppungsmanöver bemühte sich Kurhessen redlich, die Vertragspartner Hannover und Preußen bei der Erreichung ihres Zieles gegeneinanderzustellen und aufzuhalten. Schließlich aber waren Preußen und Hannover entschlossen, trotz aller hieraus für ihre Bahn und für die zukünftigen wirtschaftlichen Beziehungen entstehenden Nachteile den Kreis Rinteln ganz zu umgehen, falls Kurhessen nicht auf ihre Gedanken einginge. Und, als daraufhin sich endlich ein kurhessisches Entgegenkommen bemerkbar machte, verlangte Hannover, um in Zukunft beim Betrieb der Bahn keine neuen Schwierigkeiten mit Kurhessen zu bekommen, den Betrieb der ganzen Linie, insbesondere auch des kurhessischen Teilstücks seinerseits zu übernehmen. — Für sich allein betrachtet, war übrigens das Projekt vom Standpunkte Kurhessens aus in vieler Beziehung durchaus günstig zu beurteilen. Für den ganzen Kreis Rinteln und vor allem für Bad Nenndorf war die Bahn nur vorteilhaft. Und so fuhr denn im Herbst 1845 Schwedes, mit den nötigen Vollmachten versehen, nach Hannover, um den Vertrag abzuschließen. Anfangs klagte er noch über viele Schwierigkeiten[1], die bei den Verhandlungen mit Hannover zu überwinden wären, im November 1845 aber wurde er optimistischer. Am 30. November 1845 erreichte er einen vorläufigen Abschluß, und wenige Tage später, am 4. Dezember, wurde der Staatsvertrag unterzeichnet. Der Bau der Bahn durch die Grafschaft Schaumburg sollte in Kurhessen auf Staatskosten erfolgen. Denn Hannover baute seit 1843 seine sämtlichen Eisenbahnen als Staatsbauten und führte auch den Betrieb als Staatsbetrieb von Anfang an durch[2]. So lag es nahe, daß auch für die kurze hessische Strecke der Bau auf Staatskosten verlangt und durchgesetzt wurde. In Kurhessen erklärte sich die Ständeversammlung[3] am 10. Juli 1846 damit einverstanden; das Kapital sollte

[1] Schwedes, S. 176 f. Er schob aber die Schuld an diesen Verzögerungen seinen eigenen schlechten Instruktionen zu, die „das Unmögliche fordern".

[2] A. v. Mayer, S. 53.

[3] Abl. d. St., c.

von dem für die Main-Weser-Bahn bewilligten genommen werden. — Am 5. Mai 1848 wurde den Ständen mitgeteilt, daß die Strecke ausgeführt und seit Mitte Oktober 1847 in Betrieb genommen sei. Da ein zweites Gleis bald nötig wurde und auch das Stationsgebäude in Haste noch nicht fertiggestellt war, genügte das zunächst bewilligte Kapital nicht; die Mehrkosten betrugen insgesamt 450 000 Taler. Es wurde daher der Ständeversammlung nahegelegt und von ihr auch gutgeheißen, daß die



Kartenskizze 4

Bahn ins Laudemialvermögen des Landes übernommen wurde. Damit gewann man ohne weiteres größere Investitionsmöglichkeit und hierzu war auch bereits die Allerhöchste Genehmigung eingeholt. — 1855 kam noch die den Eisenbahnbetrieb notwendig ergänzende Telegraphenlinie durch den Kreis Rinteln nach langwierigen Verhandlungen und vielen von seiten Kurhessens vorgebrachten Schwierigkeiten zustande[1].

[1] Min. d. Ä., x.

Damit waren die Bahnen des kurhessischen Eisenbahnprogramms vollendet[1]. Die althessischen Gebiete hatten fast alle das neue Verkehrsmittel erlangt und durften sich seiner Segnungen erfreuen, während die Bewohner der neuen gewerbereichen Provinz Fulda allen für sie als Ersatz geplanten Erleichterungen zum Trotz infolge des Verkehrsverlustes auf der durchgehenden Fuldaer Landstraße in schwere Existenzkämpfe gerieten und angesichts des Schwundes ihrer Bezugs- und Absatzgebiete nur auf spätere Zeiten hoffen konnten, die ihnen die Erfüllung ihrer Eisenbahnwünsche eben doch noch bringen möchten.

Man glaubt es gern, wenn berichtet wird, daß in jenem Zeitpunkt unmittelbar nach der Vollendung der Bahnen der Eisenbahnvorlage auf dem Kasseler Hauptbahnhof sehr reges Leben geherrscht habe. Ebenso selbstverständlich war es aber auch, daß dieser Zustand nicht von Dauer sein konnte. Denn die meisten Fernreisenden wählten den Weg über Kassel nur, weil noch keine besseren und kürzeren Eisenbahnverbindungen zur Verfügung standen. Daß der bedeutsame Kasseler Verkehr schnell wieder abnehmen würde, wenn die anderen in und um Kurhessen durch dessen Zögerungspolitik zurückgehaltenen Eisenbahnbauten sich dennoch durchsetzen würden, das mußte jedem einleuchten.

Die Regierung in Kassel zog aus diesem Wissen aber nicht die einzig mögliche Folgerung, recht schnell die sonst noch erforderlichen Eisenbahnen zu bauen, sondern geriet immer mehr in Sorge, Kurhessens Eisenbahnen könnten vom „Ausland" umgangen werden und die Landeshauptstadt dann ihre führende Stellung verlieren. Dem könne nur begegnet werden dadurch, daß man alle weiteren Bahnen nach besten Kräften im In- und Auslande zu verhindern trachtete. Die Furcht vor der Umgehung und zu ihrer Abwehr eine Politik der Negation war und blieb so das Charakteristikum für die letzten anderthalb Jahrzehnte kurhessischer Eisenbahnpolitik.

Der Bau und erste Betrieb der Eisenbahnen und ihre Rückwirkungen.

A. Verkehrsstraßen.

Bau und Betriebseröffnung schon der ersten Eisenbahnen bewirkten völlige Umwälzungen im gesamten Verkehr Kurhessens. Namentlich auch im Straßenwesen führten die Eisenbahnen vollständige Umgruppierungen herbei. Eine ganze Anzahl bisheriger Hauptstraßen, die mit den demnächstigen Bahnstrecken parallel liefen, verloren ihre Bedeutung[2] und sanken zu einfachen Landstraßen herab. Dies galt nach der Er-

[1] Vgl. die Kartenskizze 4 auf S. 1408.

[2] Baubeh., a.

öffnung der Main-Weser-Bahn sogar von der großen Staatsstraße Kassel—Frankfurt. Umgekehrt wuchs die Bedeutung der Zubringerstraßen zu den Bahnhöfen[1]. Aber auch soweit auf den alten Straßen die bisherigen Verkehrsmittel erhalten blieben, mußte man zwecks bestmöglicher Zusammenarbeit mit den neuen Eisenbahnen auch die Postverbindungen und Frachtrouten ändern bzw. neu zusammenpassen.

Übrigens legte vor der Betriebseröffnung allein schon der Bau der Eisenbahnen dem in seinem Zuge belegenen Straßenverkehr häufige und damals nicht weniger als heute störende Behinderungen und Anpassungsnotwendigkeiten auf. Während man aber heute mit der Unbequemlichkeit und Unvermeidbarkeit, aber auch Überwindbarkeit derartiger vorübergehender Bauhindernisse vertraut ist und sich mit ihnen ohne weiteres abfindet, erforderte der erstmalige Bau der Eisenbahn umständliche Anweisungen und Belehrungen, vor allem wenn die Bahn- und Baustrecke gekreuzt werden mußte, sei es, daß dies durch Planübergänge, sei es, daß es durch Unter- oder Überführungen erfolgte. Wurden durch den Eisenbahnbau Sperrungen ganzer Straßen nötig, so daß die Bauern ihre an den gesperrten Straßen liegenden Felder nicht erreichen konnten, und mußten Straßenabschnitte aus solchem Anlaß hilfsweise oder endgültig neu angelegt werden, so hatte die Eisenbahn die Kosten für die Neuanlage zu tragen. Oft war die Anlage der neuen Wege sehr dringend[2], und da die Eisenbahn bei diesen von ihrem Standpunkte aus nebensächlichen Bauten häufig nicht mit dem nötigen Eifer und Eile vorging, so richteten die Einwohner der betroffenen Landschaft Beschwerden oder Bittschriften an das Kurfürstliche Verwaltungsamt, die aber nur nach einiger Zeit und teilweise Erfolg hatten. In anderen Fällen bewilligten die Gemeinden, um nur schnell zum Ziel zu kommen, außer der Anfuhr des Baumaterials ihrerseits auch das Geld zum Bau. Unter Umständen geschah der Wegebau sogar durch die Staatskasse, doch wurde dann das zum Wegebau erforderliche Gelände von den Gemeinden unentgeltlich abgetreten. Im Januar 1851 lief die Zeit ab, für welche konzessionsgemäß die Nordbahn-Gesellschaft die Unterhaltung der zwecks des Eisenbahnbaues unternommenen Straßenveränderungen ihrerseits zu leisten hatte; zu diesem Termin sollten verordnungsgemäß die Straßen wieder in ihrem ganzen Umfange an die zuständigen Straßenbaumeister, Ortsvorstände oder Beamte des Kreisamtes zurückübergeben werden; diese hatten dann über den Zustand Bericht zu erstatten. — Beim Bau der Main-Weser-Bahn lagen die Verhältnisse, da es sich dabei um eine Staatsbahn handelte, naturgemäß wesentlich einfacher.

[1] Baubeh., p.
[2] Baubeh., c.

B. Betriebsergebnisse.

Unter allen deutschen Eisenbahnen hatte die kurhessische Nordbahn mit den geringsten Lokalverkehr. Man machte bereits 1850/51 die später bei fast allen deutschen Bahnen gemachte Feststellung[1], daß aus dem Frachtverkehr größere Einnahmen als aus dem Personenverkehr erzielt wurden. Immerhin brachten die Sommermonate auch aus dem Personenverkehr verhältnismäßig gute Einnahmen. — Bei der Main-Weser-Bahn mit ihrem starken Verkehrsbesitz an Kaufmannsgut überwog der Frachtverkehr bei weitem. Guntershausen war hier jahrzehntelang bis zur Eröffnung der Bebra-Hanauer Bahn der wichtigste Umladebahnhof, wichtiger insbesondere auch als Kassel, woraus die überragende Bedeutung des Frankfurt-Leipziger Durchgangsverkehrs für die kurhessischen Bahnen ersichtlich ist. Zwischen Gießen und Frankfurt war der Verkehr stärker als auf dem kurhessischen Teil der Bahn. In den Krisenjahren 1858/59 ging der Verkehr allenthalben zurück; Anfang der 60er Jahre nahm er aber wieder erheblich zu[2]. Nach einem der letzten Fahrpläne der kurhessischen Zeit, dem von 1865, verkehrten auf der Main-Weser-Bahn täglich 22 Züge, davon je zwei Schnellzüge in beiden Richtungen; außerdem noch vier durchgehende Züge. Alle anderen Züge waren auf die Teilstrecken Marburg—Frankfurt, Gießen—Frankfurt, Kassel—Marburg, Kassel—Gießen, Marburg—Gießen und die entsprechenden Gegenzüge beschränkt. Die Eisenbahndirektion übernahm keine Garantie für die in den Bahnhöfen aushängenden Fahrpläne; vor allem haftete sie auch nicht dafür, daß Anschlüsse an andere Bahnen erreicht wurden[3].

Aus der kurhessischen Eisenbahnverwaltungspraxis interessant ist vielleicht noch eine Rundfrage an verschiedene andere Eisenbahndirektionen, ob man dort in den Güterzügen auch Personen beförderte. Dabei ergab sich, daß zu jener Zeit vielfach „gemischte" Züge üblich waren, die beide Beförderungsarten zuließen und besonders auf Strecken ohne bedeutenden Verkehr sich empfahlen. Auch auf der Main-Weser-Bahn bildeten diese gemischten Züge die Mehrzahl. Wenn man das berücksichtigt, braucht man sich auch nicht über die damals auf der Main-Weser-Bahn übliche Fahrtdauer zu wundern: Die Schnellzüge benötigten für die Strecke Kassel—Frankfurt 5¼ Stunden (heute etwa 2¾); Personenzüge 6½ (heute 6), während man mit Güterzügen 14 Stunden unterwegs sein konnte, da es bei ihnen auf 2—3 Stunden Aufenthalt nicht an-

[1] Reg., d.
[2] Abl. d. Reg., g.
[3] Min. d. A., a.

kam. Im übrigen besitzen wir in dem ausführlichen Bericht[1] der Spezialkommission des Deutschen Bundes in Frankfurt vom 7. Februar 1861 über die Leistungsfähigkeit der deutschen Bahnen zu militärischen Zwecken ein wertvolles, wenn auch nicht gerade günstiges Zeugnis über das Betriebs- und bauliche Leistungsvermögen der kurhessischen Linien. Es wurde in jenem Berichte bemängelt, daß viele Strecken auf Kurhessens Hauptbahnen noch immer eingleisig wären, was vom militärischen Standpunkt aus ein großer Nachteil sei. Auch seien die Nord- und die Main-Weser-Bahn nicht in der Lage, größere Truppentransporte durchzuführen, da beide nicht genug Personal, Wagen und Lokomotiven hätten. Außerdem fehle zwischen Kassel und Warburg ein Staatstelegraph. Obwohl sich die preußische Regierung erboten habe, diese Telegraphenlinie von Nordhausen über Heiligenstadt, Witzenhausen und Kassel nach Warburg auf ihre Kosten anzulegen, habe sie bisher die Zustimmung der kurhessischen Regierung nicht erlangen können[2]. Diese Leitung war aber sehr wichtig, da sonst zwischen Ost und West nur der hannoversche Telegraph bestand[3]. Am 19. September 1863 wurde aus militärischen Gründen die kurhessische Regierung vom Bunde aus nochmals ersucht, die fehlenden Doppelgeleise anlegen zu lassen[4]. Damit wurde aber erst 1864 begonnen[5]. Die kurhessische Regierung kümmerte

[1] Min. d. Kf. Hauses, d.

[2] Min. d. Kf. Hauses, d. — Ber. S. 56.

[3] Die Anlage von Staatstelegraphen in Kurhessen (Bahntelegraphen wurden beim Bau der Eisenbahnen gleich mit angelegt; die Staatstelegraphen konnten vielfach an den gleichen Masten befestigt werden) war ein schwieriges Kapitel. Die Verhandlungen um den Telegraphen der Main-Weser-Bahn waren lange Zeit deswegen nicht vorangekommen, weil der Kurfürst zur Bedingung machen wollte, daß der Telegraph auf seinen Wunsch jederzeit wieder abgerissen werden müsse.

Bezüglich des Telegraphen von Kassel nach Warburg war schon im Juli 1857 ein Abkommen zwischen der Nordbahn und der preußischen Telegraphen-Direktion getroffen, wonach Preußen die Baukosten übernehmen wollte. Dies erhielt aber nicht die ministerielle Genehmigung in Hessen. Da 1859 der Telegraph wegen der Kriegsgefahr sehr dringend wurde, reichte Preußen eine neue Anregung deswegen ein. Daraufhin wurde am 26. Juni 1859 in Kurhessen beschlossen, den Telegraphen auf eigene Kosten anzulegen. Damit hatte die Regierung vor preußischen Anträgen Ruhe, dachte deswegen aber natürlich noch lange nicht daran, den Bau auch wirklich auszuführen. Wann die Linie tatsächlich angelegt wurde, ist aus den Akten (Phil., i) nicht klar ersichtlich. Es ist aber anzunehmen, daß sie 1866 vollendet war, denn am 18. Januar 1866 tadelte der Kurfürst, daß die kurhessischen Dienststellen, die befugt waren, unentgeltliche Staatsdepeschen zu befördern, der preußischen Telegraphen-Direktion genannt worden waren.

[4] Vgl. oben S. 1405.

[5] Mil. Kab., a.

sich wenig um diese wohlgemeinten, im Interesse Deutschlands sehr wichtigen Ratschläge, sondern sie blieb bis 1866 bei ihrer partikularistischen Haltung. Während schon seit dem Jahre 1846, in welchem Jahre am Bundestag in Frankfurt zum erstenmal über die Eisenbahnen „mit Rücksicht auf die Wehrhaftigkeit des Deutschen Bundes" verhandelt worden war[1], Preußen durch seine Gesandtschaft folgerichtig stets die Ansicht vertreten hatte, daß alle deutschen Eisenbahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten angelegt (und betrieben) werden müßten (13. Januar 1848), hatte Kurhessen auch hier sich auf den ihm eigenen Sonderstandpunkt versteift, „daß die Eisenbahnen von Anfang an lediglich als innere Landesangelegenheiten der einzelnen Staaten betrachtet worden seyen, und daß man sich daher gegen jede Einmischung des Bundes auf die Ausführung des Baues der Eisenbahnen verwahren müsse". Noch am 26. November 1852 wurde dieselbe Ansicht betont: Daß bei der Anlage der Bahnen der eigene Wohlstand wichtiger sei als die Verteidigung des Deutschen Bundes. — Kein Wunder, daß bei solcher Einstellung die Bundes-Militärkommission, die damals unter preußischer Leitung ein eisenbahnstrategisches Gutachten für das ganze Bundesgebiet ausgearbeitet hatte, allerlei an der Anlage und dem Betrieb der kurhessischen Eisenbahnen beanstandete.

Ebensowenig Erfolg wie die Mahnungen der Bundes-Militärkommission hatten in Kurhessen auch die anderen Bestrebungen zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Dem 1847 gegründeten „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen", der das Ziel hatte, die durch die politische Zerrissenheit Deutschlands für das Eisenbahnwesen sich ergebenden Schwierigkeiten auszugleichen, traten die meisten Eisenbahngesellschaften nicht nur der deutschen Staaten, sondern auch vieler Nachbarländer freiwillig bei. Der Verein erstrebte möglichst gleichmäßige Verwaltung der verschiedenen Eisenbahnen, Gleichmäßigkeit in Bau und Ausrüstung, er regelte die gegenseitige Wagenbenutzung und das Tarifwesen[2]. Diese Ziele waren wirtschaftlich ebenso selbstverständlich wie politisch unbedenklich. Die Kasseler Regierung zeigte nichtsdestoweniger kein Verständnis für das Unternehmen. Als die Nordbahn-Gesellschaft am 11. Dezember 1847 beantragte, die Regierung möchte Erkundigungen über diesen Verband einziehen und ihre Genehmigung erteilen, daß die Nordbahn-Gesellschaft ihm beitrete, wurde dies Gesuch abschlägig beschieden mit der Bemerkung, daß man aller-

[1] Min. d. Kf. Hauses, b, c.
[2] A. v. Mayer, S. 13.

höchstenorts eine Beteiligung der Nordbahn an diesem Unternehmen nie bewilligen würde[1]. Als allerdings die Nordbahn 1849 in Zahlungsschwierigkeiten geriet, knüpfte die hessische Regierung Unterhandlungen mit dem West- und Mitteldeutschen Verband[2] an, doch waren diese erst 1863 so weit fortgeschritten, daß der tarifmäßig direkte durchgehende Verkehr durch den Kurstaat reibungslos verlaufen konnte[3].

Kulturgeschichtlich interessant sind die Nachrichten über den Personentarif und -verkehr. Sonntagsfahrkarten gab es schon von Anfang an bei der Nordbahn. Auch legte man dort Sonntags-Extrazüge ein. Die Sonntags-Rückfahrkarten wurden für die 1., 2. und 3. Klasse ausgegeben und beliefen sich auf den halben Regelpreis; ab August 1849 wurden diese Karten zwischen Kassel und Hofgeismar auch Donnerstagnachmittags ausgegeben. — Auf der Main-Weser-Bahn gab es Ermäßigungen nur für Kinder, in keinem Falle aber für regelmäßig Reisende oder Auswanderer, die damals sonst überall sehr billig zu den Grenzen befördert worden zu sein scheinen. Militär bezahlte auf der Main-Weser-Bahn die Hälfte[4], während im übrigen das kurhessische Außenministerium mit den Nachbarregierungen (z. B. Hannover) bei Dienst- und Urlaubsfahrten wegen Preisermäßigung für die Soldaten verhandelte, wonach dann üblicherweise die Bewilligungen erfolgten[5]. — Nur „Retourbillette" gab es zu günstigen Preisen. Jeder Reisende mußte seine Fahrkarte für sich persönlich erwerben. Erst später wurde die Kartenabgabe auch an Beauftragte eingeführt und kümmerte sich die Eisenbahn also nicht mehr darum, wer auf die Karte reiste.

Mehrfach wird über Beschwerden gegen die Schaffner wegen Unfreundlichkeit und Überschreitung ihrer Befugnisse berichtet. Unregelmäßigkeiten in der Fahrkartenkontrolle kamen auch vor. Unpünktlichkeit der Züge durfte besonders auf der Marburger Strecke nicht vorkommen, weil die Marburger keine Gelegenheit zur Beschwerde ungenutzt vorübergehen ließen. Mitreisende gaben durch ihr Betragen Anlaß zur Unzufriedenheit. Für die soziale Einstellung der Zeit ist charakteristisch, daß das Dreiklassensystem als ungenügend empfunden wurde, da dabei zuviel verschiedene Elemente in der 3. Klasse durch-

[1] Min. d. Ä., r.

[2] Min. d. Ä., e.

[3] Abl. d. Reg., d. — In Kurhessen hielt man 1863 den Gedanken deutscher Tarifeinheitssätze zugunsten des Inlands- und Durchgangsverkehrs noch für einen „längst überwundenen Standpunkt".

[4] Min. d. Ä., b.

[5] Min. d. Ä., t.

einandersitzen müßten[1]. Zur Verhütung von Schlägereien sollten sich der Schaffner und der Zugführer in der 3. Klasse aufhalten. Gesang war in der Main-Weser-Bahn verboten.

Zum Schutz der Bahnanlagen wurde ferner festgesetzt[2], daß das Betreten der Bahnstrecke Unbefugten verboten sei. Das Überschreiten der Geleise war nur an den bestimmten Übergängen gestattet, wenn die Schranken offen waren. Feuergefährliche Gegenstände durften in der Nähe der Bahn nicht aufgehäuft werden.

C. Soziale Verhältnisse der Arbeiter.

Die soziale Lage der Eisenbahnarbeiter war trostlos. Die Arbeit war schwer, dauerte von früh bis spät, und außerdem standen, wie schon erwähnt[3] so gut wie noch keine technischen Hilfsmittel zur Verfügung. Arbeiter und Tagelöhner[4] kamen zum Teil aus entlegenen Gegenden, auch aus dem „Ausland" (Schlesien oder Belgien). Andere machten bei Wind und Wetter weite Wege zu ihrem Arbeitsplatz und gönnten sich aus Sparsamkeit kein warmes Essen. — Arbeitsgang und Privatleben der Arbeiter waren durch strenge Bestimmungen geregelt. Für jede Übertretung, Versäumnis oder dergleichen drohte sofortige Entlassung oder Ausweisung. In ihrer Freizeit durften die Arbeiter nicht gehen, wohin sie wollten. Polizeistunde war im Winter um 8 Uhr, im Sommer um 9 Uhr. Die Arbeiter sollten möglichst nicht in Baracken wohnen, da diese als „Grab der Sittlichkeit" und „Hochschule für Gauner" angesehen wurden. Kasernierung war nur bei besonderen Gelegenheiten zulässig, im allgemeinen wurde Unterbringung in den Dörfern bevorzugt.

Trotz dieser weitgehenden Beschneidung der persönlichen Freiheit müssen die Eisenbahnarbeiten aber doch die größte Anziehungskraft gehabt haben. Wenn in Kurhessen die Gefahr der Landflucht auch nicht so akut geworden ist wie in Bayern[5], wo 1845 eine Bestimmung erlassen

[1] Der folgende Wortlaut in einer Eingabe ist bezeichnend: „. . . wollte man allen Verhältnissen Rechnung tragen, so ergäbe sich wenigstens, daß man fünf Wagenklassen hätte; für die höchsten Stände, die höheren und reichen, die Gebildeten und weniger Bemittelten, den soliden Bürger- und Bauernstand und jene rohe Klasse. Die letzten drei Klassen werden jetzt in die dritte Klasse zusammengebracht, einerlei, ob dem männlichen oder weiblichen Geschlechte angehörig, ob reinlich und gut gekleidet, oder zerlumpt, schmierig, fettig, durchnäßt, mit Ungeziefer versehen, betrunken, mit Krankheiten und Gestank behaftet etc. . . ." Durch schlechtes Betragen in der Eisenbahn fielen vor allem die „Butterführer" aus der Schwalm und betrunkene Soldaten auf.

[2] Abl. d. Landr.Ämter, d.

[3] Vgl. oben S. 1397.

[4] Abl. d. Landr.Ämter, g.

[5] Abl. sonst. Beh., e.

werden mußte, daß Dienstboten der Bauern nicht Arbeiter werden dürften, weil man auf andere Weise die erforderlichen Arbeitskräfte auf dem Lande nicht glaubte halten zu können, so drängten sich doch auch in Kurhessen nicht nur Männer, sondern auch Frauen und Jugendliche zu den Bauarbeiten. Außerhalb der Städte meldeten sich sogar oft mehr Frauen als Männer. Sie waren fleißiger und leisteten Handlangerdienste. Häufig auch waren ganze Familien beim Bau beschäftigt. Von der Arbeit auszuschließen waren bestimmungsmäßig aber Mädchen, die zur Sonntagsschule pflichtig waren, und Werktagsschüler. Auch übelberüchtigte Frauen sollten nicht zugelassen werden. Aber freilich wurden häufig gerade den verrufensten Mädchen von ihren Heimatbehörden gute Leumundszeugnisse ausgestellt, weil man sie loswerden wollte. So lebten denn derartige Frauen mit den Arbeitern im Konkubinat, und, wie wenig wünschenswert dieser Zustand an sich auch war, so fand man sich doch mit ihm ab, weil diese weiblichen Arbeiterinnen dann den Männern die Kleidung in Ordnung hielten und sich daraus auch indirekt ein Schutz für den an geordneten Verhältnissen festhaltenden Teil der weiblichen Bevölkerung in den Baugebieten ergab.

Die Bezahlung der Arbeiter[1] erfolgte im Tagelohn oder Akkord. Der Tagelohn betrug 7½—8 Silbergroschen, im Akkord konnten sie etwas mehr verdienen. Dieser Arbeitslohn reichte damals gerade aus, um das nackte Leben zu fristen. Sonntagsruhe gab es nicht. Wer sich weigerte, am Sonntag zu arbeiten, wurde entlassen. Darum beschwerten sich die Pfarrer wegen der „Entweihung der Sonntagsfeier von seiten der Eisenbahnarbeiter“[2]. Ein Prediger wies in seiner Eingabe darauf hin: „Wenn schon der bloße Anblick von Arbeitern an der Eisenbahn, die in so theurer Zeit, bei geringem Lohn den Lasttieren ähnlich dahinwanken, einen sehr schmerzlichen Eindruck hinterlassen“ müsse, so bestehe auch noch die Gefahr, daß die Arbeiter der Eisenbahn durch ausländische Einflüsse der alten Zucht und Ordnung vollends entwöhnt würden. — Auf die Bitte, den Arbeitern Sonntagsruhe zu gönnen, antwortete die Nordbahn-Gesellschaft nur, es würde kein Zwang angewendet; der Verdienst der Arbeiter sei aber so gering, daß sie froh wären, am siebenten Tag auch etwas zu verdienen, weil sie sonst Sonntags kaum etwas zu essen hätten. Sie nähmen daher die Arbeit gerne auf sich. Häufig sei auch die Fortführung der Arbeit über Sonntag um der Sicherheit willen nötig. Jedenfalls sei es gut, wenn die Leute Arbeit hätten, da sie dann nicht in die Versuchung kämen, ins Wirtshaus zu gehen. — Am 15. September 1848 wurde von der Residenz-Polizeidirek-

[1] Abl. d. Landr.Ämter, a.

[2] Phil., h.

tion angeordnet, daß nur in Sonderfällen Sonntagsarbeit genehmigt werden und man sich, „insofern es die etwaige Dringlichkeit der Sache zulasse, zuvor mit den betreffenden Pfarrern benehmen“ solle.

Auch sonst finden sich bemerkenswerte Ansätze sozialer Fürsorge: Um das Leben der Arbeiter zu schützen, wurde festgesetzt[1], daß das „Los- oder Abkeilen von feststehenden oder überhängenden Erdwänden“ nur in Frühstücks-, Mittags- oder Vesperpausen erfolgen dürfe, weil dann niemand sonst im Schacht war. —

In Krankheitsfällen mußten zunächst die Gemeinden für ihre Arbeiter eintreten, was aber leicht zu Überlastungen führen konnte. Es herrschte Spitalzwang, d. h. die Arbeiter mußten sich im Fall einer ernstlichen Erkrankung oder Verletzung ins Krankenhaus begeben. In Melsungen war denn auch ein für die damaligen Begriffe ziemlich großes Krankenhaus eingerichtet[2]; in anderen Städten dürfte die Lage ähnlich gewesen sein. Wenn eben möglich, sollten die Kranken nach Kassel ins Landkrankenhaus übergeführt werden. Auf Grund der Krankenkassenordnung hatten die Leute freie Behandlung durch bestimmte Ärzte, freie Arznei und bei Krankenhausbehandlung freie Verpflegung; im Todesfall wurden sie auf Kosten der Kasse beerdigt, und ihre Hinterbliebenen erhielten nach Möglichkeit eine kleine Unterstützung. Unheilbare wurden zu Fuß oder mit der Armenfuhre in ihre Heimat zurückbefördert.

Die Kosten dieser Fürsorgemaßnahmen wurden von der Unterstützungskasse aufgebracht, die schon zu Beginn der Bahnbauten eingerichtet wurde. Die Nordbahn-Gesellschaft verwaltete diese Kasse und gab auch einen Zuschuß, dessen Höhe indessen aus den Akten leider nicht ersichtlich ist, der aber bei den ständigen finanziellen Schwierigkeiten der Gesellschaft nicht erheblich gewesen sein mag. Den Hauptanteil mußten die Arbeiter selbst aufbringen, indem sie jede Woche einen Silbergroschen in die Kasse einzahlten. — Bei den Staatseisenbahnen bestanden auch Unterstützungs- und Versorgungskassen, zunächst zwar nur für den Bau, sie sollten aber fortgeführt werden. Wie bei der Nordbahn bezahlten die Arbeiter auch hier einen Teil von ihrem Lohn selbst in die Kassen.

Im Februar 1849[3] wurde in der Ständeversammlung auf einen Antrag des Abgeordneten v. Ditfurth über die soziale Lage der Arbeiter

[1] Abl. d. Landr.Ämter, e.
[2] Es hatte 10 Betten.
[3] Abl. d. Stände, c.

und das Kassenwesen verhandelt. Er führte Beschwerde darüber, daß die Nordbahn-Gesellschaft nicht genügend für ihre Arbeiter sorge. Sie solle die erwerbsunfähigen Arbeiter oder ihre hilfsbedürftigen Hinterbliebenen angemessen unterstützen. Am 27. Februar wurde ein ausführlicher Bericht über das Kassenwesen der Nordbahn erstattet, aus dem hervorging, daß die Gesellschaft ihr Möglichstes tat. Rechtlich war sie zu nichts verpflichtet, da jeder Bauunternehmer seine Arbeiter für sich einstellte und er allein persönlich mit ihnen in einem Vertragsverhältnis stand. Die Gesellschaft wies den Ditfurthschen Antrag mit der Begründung zurück, daß der damit geforderte Sozialanspruch nicht einmal beim Staat bestände. Falls der Antrag angenommen würde, müßte er auch für sämtliche Arbeiter aller anderen Beschäftigungszweige Gültigkeit haben. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war, daß die Unterstützungen, wie bisher üblich, dem „freien Willen der Menschlichkeit" überlassen blieben. Wäre nicht die Gesamtlage der Arbeiter damals so traurig gewesen, so hätte man mit diesen Fürsorgemaßnahmen zufrieden sein können. Da aber die Löhne außerordentlich niedrig waren, kamen immer wieder Beschwerden der Arbeiter, daß sie damit ihren Lebensunterhalt nicht bestreiten könnten. Auf Forderungen um Lohnerhöhung gingen indessen die Unternehmer ihrerseits nicht ein, und so kam es zu Unruhen und Streiks.

Überliefert sind ziemlich umfangreiche Einzelheiten über die „Exzesse" in Guxhagen vom Juli 1845[1]. Da dort Arbeitswillige bedroht worden waren, wurde die Gendarmerie benachrichtigt, um die Ruhe wiederherzustellen. Diese verhaftete die Rädelsführer. Auch das Kreisamt Melsungen bot der Gesellschaft, falls nötig, seine Unterstützung an und auch die Mithilfe der Bürgergarde. Die Unruhen hatten dann auch keinen Erfolg; die Arbeiter, die auf den Verdienst angewiesen waren, mußten die Arbeit unter den alten Bedingungen wieder aufnehmen. Neben der geringen Lohnhöhe richtete sich die Unzufriedenheit der Arbeiter vor allem gegen die beim Bahnbau beschäftigten belgischen und französischen Arbeiter, die einen weit höheren Lohn bekamen als die einheimischen Arbeitskräfte. Der Kassierer bei den Tunnelbauunternehmern zu Melsungen erstattete Anzeige über Drohbriefe gegen die belgischen Arbeiter, die, vermutlich von kürzlich aus der Arbeit ent-

[1] Abl. d. Landr.-Ämter, a; und ebenso im Februar 1847 (Abl. d. Landr.-Ämter, b).

lassenen Leuten verfaßt, an den Gerüsten gefunden worden waren[1]. Sämtliche Arbeiter wurden vernommen, aber ohne Erfolg. Der Kassierer ersuchte daher um besondere Patrouillen und Nachtwachen in der Nähe der Baracken, in denen die belgischen Arbeiter wohnten. — Im März 1848 nahm die Unruhe noch weiter zu[2], als die Leute erfuhren, daß auch noch belgische Maurer für den Gewölbebau zugezogen werden sollten. Diesmal blieb es nicht bei Drohungen: Man drang in die Wohnungen der Belgier ein und mißhandelte sie. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung wurden vier Gendarmen aus Kassel geholt, und die Bürgergarde richtete regelmäßige Nachtwachen ein.

Kapitel III.

Die Vollendung des kurhessischen Eisenbahnnetzes[3].

Die Haltung der kurhessischen Regierung zu den weiteren Eisenbahnplänen.

In den nächsten Jahren mußte auch in Kurhessen, jedenfalls in der Ständeversammlung, die Erkenntnis wachsen, daß mit den wenigen

[1] Abl. d. Landr.Ämter, b. Eine Abschrift der Drohbriefe im Auszug dürfte an dieser Stelle von Interesse sein:

„So wie ihr uns Arbeiter der Tunell nicht mehr zusetzt als 8 oder 9 Sgr. dieser Rechnung und sofort, den ihr habt der Terexern versprochen das ihr woll den Arbeiter 12 bis 15 Sgr., geben und gebt ihrs nicht, so wird das ganze Biero und die Baracken zu Asche verbrannt werden und die Akerdanten und Franshosen Aufseher zu nichte geschlagen werden, und soll nicht wieder aus dem Hessenlande Gesund und Heilsam nach eurem Vaterlande zurückkehren. Wir armen Arbeiter müssen verdienen und ihr wollt eure Säcke voll machen hier, wier können nicht mehr dabei bestehen, weil der Lohn zu geringe ist und die Nahrung zu teuer, setzt ihr nicht zu, so wird das ganze Biero und dem Fehr seine Baracke und alles durch Feuer verbrannt, und ihr Ackerdanten und Franshosen Aufseher werdet zu Thale und zu nicht geschlagen werden, darum setzt zu, es wird euch übel gehen.

Rewellgon der Arbeiter gegen die Franshosen."

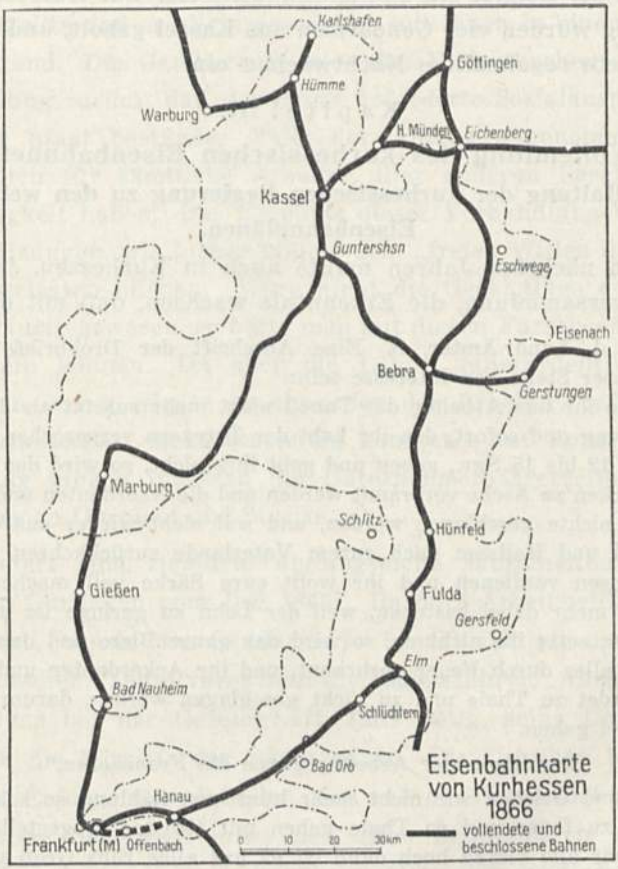
„. . . und Grichen wir nicht mehr künftigen Zahlung so solde Bero und parack alles zu feuer und zu Thale gehen mit Grösten Angestellten aufseher dann rufen wir alle viefad hoch dann ist es uns alles Eins Groß und Klein zu schlagen dann die Männer Franzohs die Grichen das Geld und viellen angestellden leiden und wir armen Tagelöhner bekommen so einen schleden lohn Grigen wir nicht zugesetzt, so solde die Bulfer parack zu der Luft nein flamen mit Feuer und alles soll zerrissen und vor Brand werden. Der Herr Has möchten seine Stimme dazu geben sonst Gehe sie nicht gesund nach Bergen diesen Brief brauchen sie nicht vor Spaß zu halten Dann gieb es nicht mehr Geld so Geht es alles in viefad hoch viefad hoch.

Ihr hochge Ehrden übernehmer Has, Klopaß, Schenfeld."

[2] Abl. d. Landr.Ämter, c.

[3] Vgl. zu den folgenden Ausführungen die Kartenskizze 5 auf S. 1420.

auf Grund rein partikularistischer Erwägungen als vorteilhaft erkannten und daher bislang gebauten Bahnen auf die Dauer es nicht getan sei; die Anschauung gewann an Boden, daß ein Land damit, daß es bei seinen alten kleinstaatlichen Verkehrsanschauungen bliebe, viel mehr sich selbst als etwa den anderen schadete; daß es in Zukunft vom großen Verkehr umgangen werden würde, ohne daß eine vorbeugende und abwehrende Eisenbahnpolitik mit Erfolg dagegen wirken könnte.



Kartenskizze 5

— Solche Erkenntnis wurde von den Ständen in den nächsten anderthalb Jahrzehnten denn auch immer wiederholt betont und ausgesprochen. Die kurhessische Regierung aber konnte sich um so weniger entschließen, solche Einsichten zu den ihrigen zu machen, als sie ihr gerade von den Ständen vorgehalten wurden, von denen sie in den Jahren der Bundesexekution und des Verfassungsstreits immer schärfer angegriffen wurde. In dieser ihrer schwierigen Lage nützten denn

Regierung und Kurfürst die Eisenbahnpolitik vor allem im politisch-taktischen Tageskampf aus, um gegen möglichst ungewisse Versprechungen, die Eisenbahnsache zu fördern, den Ständen andere Zugeständnisse abzuhandeln. Erfreulich waren aber unter solchen innerpolitischen Umständen die kurhessischen Eisenbahnverhandlungen der nächsten Jahre naturgemäß nicht. —

In der auswärtigen Eisenbahnpolitik erwuchsen der kurhessischen Regierung Schwierigkeiten vor allem aus der Persönlichkeit des Kurfürsten, der sich durchaus nicht mehr in der Welt zurechtfand. In Deutschland herrschte ein wahres Eisenbahnfieber, und die hessische Regierung sah voller Schrecken, wie eine wachsende Anzahl von Linien in aller Herren Länder geplant oder gar schon gebaut wurde, die ihrer Meinung nach dazu angetan waren, Kurhessen zu umgehen. Es kam ihr natürlich nicht in den Sinn, daß diese Bahnen nur in den seltensten Fällen, in geringem Maße oder gar nicht unmittelbar gegen Kurhessen gedacht waren, daß ihre Anlage vielmehr durch die zunehmenden Bedürfnisse und den Verkehr selbst nötig geworden war; in Kassel sah man nur, daß nicht mehr aller Verkehr, den man den eigenen Hauptbahnen zuzuführen geträumt hatte, dem Lande verblieb, daß vielmehr Kurhessen durch das Fehlen seiner wichtigsten Linien allmählich immer mehr vom großen Verkehr gemieden, demnächst womöglich fast abgeschnitten werde. Doch die Erkenntnis, daß die Nordbahn falsch angelegt war, konnte nicht ausbleiben[1]. Daß trotzdem nichts wirklich Großes und Positives in der Eisenbahnsache geschah, ist nur ein Beweis mehr für die Unentschlossenheit des Kurfürsten, dem in dieser Beziehung Verantwortung und Schuld voll zuzuschreiben sind. Im großen und ganzen ist das Bild der letzten Jahre kurhessischer Eisenbahnpolitik, daß die Regierung die „ausländischen" Bahnen, auf die sie nur etwas Einfluß ausüben kann, zu verhindern oder zu schikanieren bemüht ist, daß sie gegen „Umgehungsbahnen" bei den Nachbarregierungen protestiert, und daß sie schließlich eine Niederlage nach der anderen einstecken muß. In den letzten Jahren ihrer Souveränität streicht sie schließlich die Segel und wird, nicht zuletzt wieder unter dem Drucke geplanter Wettbewerbsbahnen des „Auslands", gezwungen,

[1] Abl. d. Stände, n.: „Diess hat seinen Grund darin, daß die Nordbahn außerhalb des Landes bei dem Dorfe Gerstungen beginnt, und ebenso außerhalb des Landes, bei dem Städtchen Warburg bzw. bei Carlshafen, endigt, und mit alleiniger Ausnahme von Cassel keinen irgend erheblichen oder gewerbereichen Ort berührt, zudem noch auf der zwei Meilen langen Strecke von Cassel bis Guntershausen den Lokalverkehr mit der Staatsbahn teilt." (Bericht des Abgeordneten Hünersdorf v. 20. 3. 1860). — Ähnlich urteilt Jungermann in seinem Bericht in der Ständeversammlung 1864 (vgl. S. 1440 u. 1452).

trotz des Widerspruchs der Nordbahn-Gesellschaft ihre eigenen, noch fehlenden Hauptbahnen zu genehmigen. Wertvolles allerdings war zwischenzeitlich bereits für immer verloren.

Schon kurz nach der Vollendung ihrer ersten Bahnen ließ sich die Regierung eine Bresche in ihr System schlagen. Es erwies sich als unumgänglich nötig, daß noch weitere Bahnen angelegt wurden, nur um den Verkehr der bestehenden Bahnen zu erhalten. Die Regierung konnte sich natürlich nur sehr schwer entschließen, ihr Programm fahren zu lassen. In Anbetracht des durch die Bundesexekution hervorgerufenen Stockens im Geschäftsgang beschränkte man sich für die nächsten Jahre zwar darauf, mit einigen kurzen Anschlußbahnen den dringendsten Mängeln zu begegnen. Aber auch diese zogen schon recht wesentliche Veränderungen des kurhessischen Eisenbahnnetzes und seiner Verkehrspolitik nach sich.

Die Fortsetzung der Main-Weser-Bahn nach Norden.

Als erste über das beschlossene Programm hinaus nötige Bahn erwies sich eine Fortsetzung der Main-Weser-Bahn nach Norden. Als man die Linienführung der Main-Weser-Bahn beschloß, war immer betont worden, daß man dadurch die Möglichkeit einer sehr aussichtsreichen Verbindung zu den Hansestädten gewänne. Diese Ankündigung galt es nun zu verwirklichen.

A. Plan einer Linie über Altenbeken—Hameln.

Bei ihrer partikularistischen Haltung dachte die kurhessische Regierung dabei natürlich nicht daran, eine Verbindung des kurhessischen mit dem hannoverschen Eisenbahnnetz über Münden—Dransfeld ins Leinetal zu betreiben, sondern sie wollte eine kurhessische Bahn in Fortsetzung der Nordbahn über Carlshafen so angelegt sehen, daß von dem erhofften Ferndurchgangsverkehr mit Bremen usw. nicht nur das kurhessische Kernland so lange als möglich, sondern auch noch der Kreis Rinteln Nutzen haben könnte. Man beantragte also eine an die Nordbahn anschließende Linie über Hameln—Rodenberg—Bad Nenndorf bis zu dem kurhessischen Bahnhof Haste an der Strecke Minden—Hannover. Ein Antrag dieses Inhalts erging am 5. Dezember 1849 an die hessischen Stände. Der Antrag führte aus, es gäbe zwei Möglichkeiten der Ausführung. Entweder durch hannoversches Gebiet: wenn man bei Carlshafen über die Weser und dann in nördlicher Richtung weiter bis Hameln ginge; oder „als Zweigbahn der westphälischen Eisenbahn, . . . von Haueda in die Gegend von Dryburg oder Altenbeken ganz durchs Emmerthal, über Steinheim, Lügde, Pyrmont, bei Emmern über

die Weser auf Hameln und von dort in gerader Richtung im Thale über Münder, Rodenberg, Bad Nenndorf auf Haste“[1]. Die letztere Möglichkeit wurde in dem Antrage als die empfehlenswertere hingestellt, da sie nur einmal über die Weser führe und keine Einmischung Hannovers erfordere.

Der Antrag zielte also auf Zusammenarbeit mit Preußen ab und erhoffte im besonderen von der westfälischen Eisenbahngesellschaft die Förderung der kurhessischen Wünsche. Diese Fortsetzung der Nordbahn von Carlshafen die Weser abwärts bis Hameln hätte den Fehlschlag des Abschnitts Kassel—Carlshafen wieder in etwas ausgleichen können, wenn eine durchgehende Weserbahn von Kassel bis Bremen gebaut worden wäre. Denn von dieser Bahn wäre Carlshafen—Haste ein wichtiges Teilstück gewesen. Kassels und Carlshafens Verkehrsstellung hätten durch Anlage dieser Bahn also erheblich besser werden können. Aber solche Verbesserung ergab sich erst durch die restlose Durchführung des Streckenbaues von Kassel auch weiter hin bis zur Nordsee, d. h. Bremen. Und diese große Wesertalbahn ist eben nie gebaut worden. Ihren Bau zu betreiben und jenseits der kurhessischen Grenzpfähle durchzudrücken, überstieg auch alle kurhessischen Kräfte zu jeder Zeit in jeder Richtung. Bis Haste allein aber war die Bahn sinnlos. Man fragt sich vergebens, ob das gar nicht erkannt wurde, oder warum der hessische Antrag solchen Wert gerade auf die Umgehung Hannovers legte. War man etwa darüber unterrichtet, daß Hannover im Interesse seiner Hauptbahn (im Leinetal) eine Wesertalbahn ablehnen würde? Dann wäre es von Kurhessen natürlich in der Wurzel falsch gewesen, die Nordfortführung der Carlshafener Bahn überhaupt zu betreiben. Denn irgendwo, früher oder später auf dem Wege zur Nordsee war die Wesertalbahn ja doch auf den guten Willen und die Mitarbeit Hannovers angewiesen.

Jedenfalls, wie dem auch sei, durch Westfalen ist die damals geplante Bahn tatsächlich nach Jahren angelegt worden[2]. Ein Anschluß nach der Nordsee für die Main-Weser-Bahn war mit dieser Bahn aber doch nicht gewonnen.

B. Kassel—Münden.

Dieser Anschluß der kurhessischen Bahnen nach Hannover und den Hansestädten aber wurde seit der Vollendung der Main-Weser-Bahn und seit Hannovers Eintritt in den Zollverein im Jahre 1851 immer drin-

[1] Abl. d. Stände, d.

[2] Während die Strecke Altenbeken—Hameln Teilstück einer wichtigen Hauptbahn geworden ist, hat das kurze Stück, das durch die Grafschaft Schaumburg führt, nie eine besondere Bedeutung erlangt.

gender. Die kurhessische Regierung mußte schließlich in den sauren Apfel beißen und mit Hannover in Verhandlungen über eine Verbindung der benachbarten Städte Kassel und Münden eintreten. Beschleunigt wurde die Bereitwilligkeit der Kasseler Regierung zu diesem Vorgehen durch die schlechte Finanzlage der Nordbahn: Der Kurfürst fürchtete, ohne Anschluß nach Hannover würde auch seine Main-Weser-Bahn noch in Not geraten.

Schon während der Verhandlungen über die Strecke Minden—Hannover hatten Vorbesprechungen für eine Bahn von Kassel nach Hann. Münden stattgefunden, damals aber noch zu keinem Ergebnis geführt. Hannover hatte großes Interesse an dieser Linie, da sie ihm eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zu den süddeutschen Bahnen bringen sollte. Auch war die hannoversche Regierung großzügig genug, die Baukosten der ganzen Strecke übernehmen zu wollen, dafür aber verlangte sie Betrieb und Nutznießung. Ein dem inhaltlich entsprechender Vertrag wurde am 7. Mai 1852, als nach Beendigung der Bundesexekution die kurhessische Regierung wieder in der Lage war, diplomatische Verhandlungen aufzunehmen, unterzeichnet[1]. Seine Bestimmungen erschienen für Kurhessen im großen und ganzen günstig.

Da die Zustimmung der hannoverschen Stände bis April 1853 eingeholt werden mußte (und wurde), verlangte bis zu dem gleichen Zeit-

[1] Abl. d. Stände, g und m.

Im Vertrag wurde festgesetzt, daß Hannover den Bau bis zum Ende des Jahres 1854 zu vollenden hätte. Die Bahn sollte so angelegt werden, daß sich ein zweites Gleis leicht legen ließe. Kurhessen verpflichtete sich, bis zum selben Zeitpunkt den Kasseler Hauptbahnhof so einzurichten, daß er Platz für den neuen Anschluß hätte und ein guter Übergang zu den anderen Bahnen möglich sei. In bezug auf Weganlagen, Wasserabflüsse und Expropriation sollte auf kurhessischem Boden nach kurhessischen Gesetzen vorgegangen werden. Die Untertanen beider Länder sollten bei der Vergebung der Arbeiten gleich behandelt werden. Beim Bau der Bahn sollten auch hessische Ingenieure mitwirken, die dann disziplinarisch der hannoverschen Verwaltung unterständen. Auf dem kurhessischen Bahnabschnitt blieben hessische Gesetze maßgebend. Die Nutznießung fiel auf zehn Jahre unkündbar an Hannover, das auch Tarife und Fahrpläne bestimmte. Doch sollte überall für gute Anschlüsse gesorgt werden. Die Bahnpolizeiordnung erließ Kurhessen im Einvernehmen mit Hannover. Kurhessen konnte aber später, wenn sich das Anlagekapital verzinst hätte, seinen Teil der Bahn gegen Erstattung des Anlagekapitals und der Zinsen erwerben. Auch der Telegraph sollte auf Kosten Hannovers angelegt werden. Hessen erhielt Diensttelegramme bis zu 6000 Ziffern im Monat frei; Chiffern waren zugelassen, das Dienstgeheimnis sollte unbedingt gewahrt werden. Der hannoversche Außenminister (Min. d. Ä., x), der noch ausdrücklich auf die Billigkeit des Telegraphen aufmerksam machte, hoffte auf seine lebhafte Benutzung durch das hessische Publikum (10. Juni 1854).

punkt die hannoversche Regierung auch die Zustimmung der hessischen Landesvertretung. Unter diesem Zwang legte, allerdings erst in letzter Stunde, Baumbach im Namen der Regierung der kurhessischen Zweiten Kammer am 16. April 1853 den Plan vor. Die Zustimmung der Zweiten Kammer erfolgte am 6. Mai 1853, nachdem der Verfassungsausschuß die Verbindung Kassel—Münden für notwendig und den Vertrag als günstig bezeichnet hatte. In der Ersten Kammer wies Waitz auf die Vorteile des Vertrages hin: „Alle diese Bestimmungen liegen in der Natur der Sache, sind zweckmäßig, der Sache angemessen und im allgemeinen für Kurhessen vorteilhaft." Sein im Namen des Finanzausschusses gestellter Antrag, die Vorlage anzunehmen, fand am 25. Mai 1853 die einstimmige Zustimmung der Ersten Kammer; vorsichtshalber wurde die Bemerkung hinzugefügt, daß die Genehmigung etwa erforderlicher Mittel in dieser Zustimmung nicht enthalten sei. — Am 2. August 1853 wurde Obergerichtsrat Fleischhuth[1] beauftragt, den Grunderwerb zur Ausführung der Bahn zu vermitteln. 1854 wurde der Bau, der eine Anzahl Kunstbauten, vor allem die Fuldabrücke bei Kragenhof, einschloß, in Angriff genommen.

Diese Bahn bedeutete ein wichtiges Mittelstück im deutschen Eisenbahnnetz. Sie brachte der Main-Weser-Bahn den Verkehr der Hansestädte mit Süd- und Südwestdeutschland. Selbst der eingefleischteste Anhänger sonderstaatlicher Gedanken konnte sich dieser Tatsache nicht entziehen, und nur diese ihre sachliche Unwiderleglichkeit hatte es bewirkt, daß diese Bahn „schon 1852" von Kurhessen genehmigt wurde.

Geplante Anschlüsse im Süden.

A. Frankfurt—Homburg.

Schon vor dem Bau der Main-Weser-Bahn wurde eine Bahn im Süden von Frankfurt erwogen, die zweifellos der Gießen-Kasseler Bahn wichtige Verkehrszuzüge aus dem Taunus und dem Weltbad Homburg hätte bringen können. Am 8. Februar 1846 wurde in Kassel ein Gesuch[2] des Landgrafen Philipp von Hessen vorgelegt, in dem dieser für den Stuttgarter Bankier Moritz v. Haber um Genehmigung bat, Terrainuntersuchungen auf kurhessischem Boden für eine Bahn zwischen Frankfurt und Homburg vornehmen zu dürfen. Bald danach reichte Moritz v. Haber selbst ein Gesuch um Konzession dieser Bahn ein, das aber am 19. September 1846 abgelehnt wurde. In der Antwort an den Landgrafen vom 10. November 1846 wurde die Absage damit begründet, daß die Zulassung

[1] Abl. d. Baubeh., j.
[2] Phil., a.

nicht möglich sei, da diese Bahn zweifellos auf die Main-Weser-Bahn von nachteiligem Einfluß werden müßte[1]. Aus dieser Ablehnung sprach noch die Sorge der frühen Zeit, daß eine Eisenbahn jede andere im weiten Umkreise ausschlösse. Diese Ansicht schwand gegen Ende der 50er Jahre auch in Kurhessen, und 1859 wurde die Frankfurt-Homburger Bahn dann konzessioniert und 1860 eröffnet[2].

B. Hanau—Aschaffenburg.

Wohlwollender als den Plänen seines Homburger Vetters gegenüber verhielt sich anfänglich der Kurfürst gegenüber dem Plane der Verlängerung der Frankfurt-Hanauer Bahn nach Bayern, die in der Eisenbahnvorlage von 1842 noch nicht vorgesehen war. Zwar war schon vor dem Bau der Frankfurt-Hanauer Strecke davon die Rede gewesen, daß durch eine Fortsetzung dieser Bahn bis zum Anschluß an das bayerische Netz in Aschaffenburg der kurhessischen Stadt Hanau neue Aufstiegsmöglichkeiten geboten würden. Damals aber kam dieser Plan nicht zu weiterer Behandlung wegen der Besorgnis einer Ablenkung des Frankfurt-Leipziger Verkehrs über Franken. Diese Verlängerung Hanau—Aschaffenburg war in Bayern[3] und Frankfurt sehr willkommen, während Hessen-Darmstadt ihr widerstrebte, um den Verkehr von Frankfurt nach Südosten über Darmstadt—Aschaffenburg zu zwingen. Vielleicht hatte aber gerade dieses Streben der großherzoglich hessischen Regierung beim Kurfürsten die entgegengesetzte Einstellung zur Folge. Denn am 3. Mai 1845 erteilte die Kasseler Regierung die Konzession für die Fortsetzung der Frankfurt-Hanauer Bahn bis zur bayrischen Grenze, und die Direktion der Frankfurt-Hanauer Bahn[4] bat den Kurprinzen, den Bau bis nach Aschaffenburg zu genehmigen. Die kurfürstliche Konzession war aber wohl nur eine schöne Geste, durch die man den Bewohnern der südlichen Landesteile eine Freude machen und die Regierung in Darmstadt ärgern konnte. Ganz ernst zu nehmen war sie noch nicht. Die Sorgen um den Frankfurt-Leipziger Verkehr tauchten wieder auf, und in Anbetracht dieses Bedenkens schleppten sich die Verhandlungen lange hin, bis sie schließlich abgebrochen wurden. — Zur Ruhe kamen die Pläne damit aber nicht. 1849 verhandelten Bayern und Kurhessen von neuem über eine Verlängerung der Frankfurt-Hanauer Bahn, und am

[1] Min. d. Ä., r.

[2] A. v. Mayer, S. 48.

[3] Andernfalls könnte Bayern auch eine Bahn von Aschaffenburg direkt über Offenbach nach Frankfurt bauen, was aber mit großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein würde. So zog Bayern den Anschluß an die Hanauer Bahn vor. (12. Februar 1845; München, j.)

[4] Bethmann und Du Fais.

7. Juni 1850 schlossen sie in Frankfurt einen entsprechenden Vertrag[1]. Doch war in den nächsten zwei Jahren Kurhessen wegen seiner innerpolitischen Wirren nicht fähig, den Plan weiter zu fördern. Die dem Staatsvertrag entsprechende Bahnkonzession wurde daher erst am 22. April 1852[2] an die Frankfurt-Hanauer Bahngesellschaft erteilt; als Pachtzins sollten im ersten Jahre 2 % des Baukapitals gezahlt, später aber ein zu den Nettoeinnahmen in Verhältnis gesetzter Jahresbetrag festgesetzt werden. Das waren günstige Bedingungen. Nichtsdestoweniger richtete die Bahngesellschaft alsbald an die bayerische Regierung die Bitte, mit ihr direkt zu verhandeln, ohne jedesmal mit Kassel ins Einvernehmen sich setzen zu müssen. Verhandlungen mit der kurfürstlichen Regierung waren mit Recht sehr unbeliebt, da man im voraus nie wissen konnte, wie lange die Sache verschleppt und welche unerwarteten Zumutungen dabei zutage treten würden. So wurde am 23. August 1852 von der Gesellschaft eine „Punktation" mit Bayern in München abgemacht. Die Gesellschaft erhielt am 9. Oktober 1852 die Allerhöchste Genehmigung in Bayern unter der Bedingung, einen Pachtschilling von 3 % des Baukapitals an Bayern zu bezahlen, was für Bayern natürlich sehr günstig war, aber die Bahn übermäßig belastete. — Mit dem Bau Hanau—Aschaffenburg wurde 1853 begonnen, am 13. Juni 1854 fand die erste Probefahrt mit günstigem Ergebnis statt; die Betriebseröffnung konnte bereits am 22. Juni 1854 erfolgen.

In den folgenden Jahren hatte die Frankfurt-Aschaffenburger Bahn ein wechselndes Geschick. Schon bald nach ihrer Eröffnung mußten die Bahnhofsanlagen in Frankfurt und Hanau erweitert werden, und das überstieg die schwachen finanziellen Kräfte der Gesellschaft. Sie mußte schon im Mai 1856 die bayerische Regierung bitten, entweder die Bahn zu kaufen oder zu pachten. Kurhessen seinerseits aber versagte einem Kauf durch Bayern seine Zustimmung mit Rücksicht auf das eigene Projekt der Bebra-Hanauer Bahn, deren Bau angeblich jetzt in absehbarer Zeit begonnen werden sollte. So konnte der bayerische Ministerpräsident v. d. Pfordten der Gesellschaft nur einige kurzfristige Zugeständnisse in ihren Zahlungsschwierigkeiten machen. Um mehr Verkehr auf die Bahn zu ziehen, wurden allerlei Verkehrserleichterungen getroffen. Die Bahn litt vor allem unter der Konkurrenzstrecke

[1] Kurhessen verpflichtete sich, die Züge ungehindert von Aschaffenburg bis Frankfurt passieren zu lassen. Die gleiche Verpflichtung galt auch für Bayern und seine Bahnen. Der Fahrplan sollte in gegenseitigem Einvernehmen aufgestellt werden. An der Grenze war beiderseits für schnelle Abfertigung zu sorgen. Außerdem wurde eine Einigung über die Tarife erzielt. (München, e.)

[2] München, k.

Aschaffenburg—Darmstadt der großherzoglich hessischen Ludwigsbahn. Außerdem hatte sich die Bahn durch die Anpassung aller ihrer Einrichtungen an die bayerischen Bahnen in zu große Unkosten gestürzt; Bayern ging wohl auf Stundung des überhohen Pachtzinses ein, aber es dachte nicht daran, die Schulden zu streichen. — So trat die Gesellschaft im Dezember 1862, zumal die angekündigte Bebra-Hanauer Bahn damals noch immer nicht gebaut worden und damit noch immer nicht zu ersehen war, inwiefern sich das Unternehmen durch demnächstige Aufnahme des Fuldaer Verkehrs verändern und verbessern würde, in Verhandlungen mit der hessischen Ludwigsbahn um Verschmelzung der eigenen Unternehmung mit dieser Bahn ein. Aber auch dieses Vorgehen wurde von der kurhessischen Regierung nicht genehmigt, da hieraus eine Monopolstellung sich zu entwickeln drohe. Kurz, die Schwierigkeiten der Frankfurt-Aschaffenburger Bahn rissen nicht ab, bis die Bebra-Hanauer Bahn schließlich doch angelegt wurde.

Die Linie Bebra—Fulda—Hanau und die Rhönbahnprojekte.

A. Das Verkehrsproblem Bebra—Hanau und Nordbayern—Weser.

Mit den bisher geschilderten, übrigens meist mißglückten Verbesserungsversuchen für den durchgehenden Verkehr im Norden und Süden Kurhessens war ein wirkliches Mittel zur Behebung der kurhessischen Eisenbahnmißlichkeit nicht gefunden. Nach wie vor fehlte es sowohl an einer das ganze kurhessische Gebiet durchziehenden leistungsfähigen Ostwest- wie auch Nordsüdbahn.

Am bedeutendsten für die hessische Eisenbahnpolitik waren und blieben die Beratungen um die Bebra-Hanauer Bahn, die aber erst verwirklicht werden konnte nach Abschluß eines Staatsvertrages mit Bayern, um die Genehmigung zu erhalten, über Neudorf im Kinzigtal zu bauen.

An zweiter Stelle zu nennen sind die Verhandlungen um die Werrabahn. Diese war, wie schon oben dargestellt, als südlicher Anschluß für die Nordbahn schon in den 40er Jahren staatsvertragsmäßig[1] in Aussicht genommen worden. Diese Bahn bildete, wenn ihre Heranführung bei Gerstungen gelang, in der Tat einen günstigen Anschluß der Nordbahn; sie konnte aber, wenn sie nach Eisenach geführt und ab da mit einer weiteren geplanten Nordsüdlinie Göttingen—Gotha um Kurhessen herum in Verbindung gebracht wurde, eine sehr gefährliche Umleitungsbahn für den bayrisch-hannoverschen

[1] Vgl. oben Seite 1173.

Verkehr werden und den hessischen Bahnen, vor allem der Nordbahn, großen Schaden zufügen.

Diese Gefahr wurde in Kurhessen frühzeitig erkannt, und man stellte ausführliche Überlegungen an, auf welche Weise man den Bau dieser Bahnen verhüten oder, wenn das nicht gelang, wie man den durch sie entstehenden Schaden auf andere Weise durch geschickten Eisenbahnbau wieder aufholen könnte. Das war natürlich nur zu bewerkstelligen durch Anlage von Bahnen, die für den Fernverkehr noch kürzere und bequemere Wege boten, und Kurhessen hatte es in der Hand, solche günstigeren Nordsüdbahnen zu bauen. Als schwer überwindbares Hindernis lag zwar die Rhön zwischen Norddeutschland-Kurhessen und Bayern. Sie zu meistern ohne besonders kostspielige Kunstbauten war die Hauptaufgabe der geplanten Nordsüdbahn. Über diesen Punkt tauchten in Kurhessen und den Nachbarstaaten die verschiedensten Pläne auf, die je nach der Einstellung ihrer Verfechter mehr die politischen oder mehr die geographischen Möglichkeiten in den Vordergrund stellten. Im folgenden soll versucht werden, das Problem der Bebra-Hanauer Bahn in Verbindung mit den verschiedenen Rhönbahn- und Umgehungsprojekten darzulegen. Dabei bietet es eine besondere Schwierigkeit, daß an sich ganz verschiedene Verkehrszüge (Frankfurt und Bamberg/Nürnberg) bei den kurhessisch-bayrischen Eisenbahnverhandlungen stets zusammen gesehen und behandelt wurden. Aber der ganze Fragenkomplex, sowohl der um die Fulda-Frankfurter Bahn wie der um die (gegenüber der Werra) kürzere kurhessische Verbindung von der Weser nach Nordbayern, lag für die kurhessischen Verkehrspolitiker auf einer Linie. Technisch konnte für sie mit der Überwindung des Distelrasens eine einheitliche Lösung gefunden werden. Politisch aber war es für beide Probleme und deswegen für die ganzen Verhandlungen nicht vorteilhaft, daß sie miteinander verbunden wurden; denn das kurhessische und das bayrische Interesse an beiden war jeweils doch recht verschieden groß, so daß diese gemeinsame Behandlung für beide Bahnprojekte Nachteile bringen mußte[1].

Es wurde schon erwähnt, daß die Erkenntnis, das kurhessische Eisenbahnprogramm von 1842 sei ungenügend, schon früh, ja schon während des Baues der beschlossenen Linien Wortführer in der Ständeversammlung fand. Besonders seit 1850 mühte man sich in der Ständeversammlung im Verein mit den beteiligten Städten wieder um die noch fehlenden Hauptbahnen im Gebiete von Fulda. Die gespannten innerpolitischen Verhältnisse führten zur Rückberufung des für technischen

[1] Abl. d. St., n. 20. März 1859 Keudell in der Ersten Kammer.

Fortschritt stets verständnisvollen Hassenpflug, und seit dem 24. Mai 1850 ließ die Regierung auf Veranlassung der beteiligten Städte gründliche Geländeuntersuchungen durch den Ingenieur Splingard von der Nordbahngesellschaft vornehmen. Splingards Gutachten hielt den Bau von Hauptbahnen im Fuldaer Bereiche für möglich[1] und darauf beantragte die Ständeversammlung, die Regierung möchte den Bau im Interesse der beteiligten Städte möglichst fördern. Hassenpflug ließ die Angelegenheit aber zunächst noch auf sich beruhen: Die Regierung wolle erst die Betriebsergebnisse der Nord- und Main-Weser-Bahn abwarten, ehe sie sich auf neue Kosten einlassen könne (31. Mai 1850). — Damit war für längere Zeit eine ablehnende Entscheidung in dieser Frage getroffen, denn während der Bundesexekution machte die Eisenbahnsache selbstverständlich keine Fortschritte. Aber der Plan einer Verbindung Nordbayerns mit der Weser ruhte deshalb nicht, er tauchte vielmehr in den folgenden Jahren in den verschiedensten Variationen wieder auf: entweder durch Kurhessen oder durch Thüringen, entweder dem Lauf der Täler folgend oder über die Rhön bzw. ihre Ausläufer. Alle diese Pläne und die auf sie gegründeten Aufsätze wurden in der Öffentlichkeit eifrig erörtert.

1853 schlug Gustav Heym, Eisenach[2], vor, Bayern und Sachsen-Weimar sollten aus Franken heraus über Ostheim—Kaltennordheim nach Eisenach zu eine Bahn bauen, die für diese beiden Staaten große Vorteile bieten würde. Diese Bahn wäre technisch wohl ausführbar, da sie viele Täler benutzte. Ihre Rentabilität sei sicher, und bei dieser Linienführung werde die Beteiligung von vier weiteren Staaten vermieden, woran die Werra-Bahn vermutlich scheitern würde. — Dem entgegen setzte sich J. Meyer, Hildburghausen, für eine Linie Bebra—Schweinfurt ein, die er nächst der Werrabahn für die beste hielt. Für diesen Plan traten naturgemäß lebhaft auch die Rhönstädte ein; sie wünschten den Bau dieser Bahn durch eine Aktiengesellschaft. — Auf Grund von Messungen, die in der Nähe der kurhessisch-bayerischen Grenze vorgenommen wurden, erkundigte sich Bayern nach etwaigen

[1] Abl. d. St., d. — „Das auf diese (d. h. Splingards) Untersuchung gegründete Gutachten ist sicherem Vernehmen nach in technischer, finanzieller und commerzieller Beziehung auf das Befriedigendste ausgefallen . . ." — Antrag Weinzierls vom 24. Mai 1850, daß die Regierung den Bau fördern möge. — Daß ein positives Gutachten schon 1850 vorliegen konnte, beweist, wie unrichtig die Behauptungen der kurhessischen Regierung waren, die noch wenige Jahre vorher jede Verhandlung über dieses Projekt mit der Begründung, diese Bahn sei technisch unausführbar, abgelehnt hatte.

[2] München, n.

Anschlüssen, wurde aber kurz abgewiesen, die Messungen des kurhessischen Ingenieurs Wagner seien rein lokaler Art im Auftrag der Eisenbahnkomitees von Schweinfurt und Bischofsheim, und es bestehe keine Veranlassung, mit der königlich bayrischen Regierung ins Benehmen zu treten[1].

B. Die Werra-Bahn.

Mit dieser Absage hätte sich die Kasseler Regierung wohl wieder für Jahre zufrieden gegeben, wenn nicht die Pläne der deutschen Nachbarstaaten sie zu größerer Eile veranlaßt hätten: Im Februar 1855 erfuhr das Kasseler Außenministerium von „gefährlichen Eisenbahnen des Auslandes". Es handelte sich dabei um die vielbesprochene Werra-Bahn in Verbindung mit der Linie Göttingen—Gotha. Kurhessen war an diesem Mittelglied des Nordsüdverkehrs nur wenig beteiligt[2], trotzdem beschäftigten sich die kurhessischen Verkehrspolitiker jahrelang lebhaft teils zustimmend, teils ablehnend mit ihr. Für den Gedanken, die Bahn bis Gerstungen zu führen, hatte sich zwar schon Schwedes 1846 lebhaft eingesetzt[3]. Die Kasseler Regierung fürchtete ihrerseits aber auch die Ablenkung des Verkehrs von Bayern nach Hannover durch Thüringen unter Umgehung des Kurstaates, was sich ergeben würde, wenn die geplante Werra-Bahn einen Anschluß in der Richtung nach Göttingen erhielt. Man glaubte, daß dann die „ausländischen Bahnen" den durchgehenden Nordsüdverkehr der hessischen Nord- und Main-Weser-Bahn an sich zögen und Kurhessen bedeutenden Schaden haben würde. Die Regierung hätte es daher am liebsten gesehen (12. Februar 1852), wenn sich Bayern für die beiden Anschlüsse, sowohl in Gerstungen wie in Eisenach, eingesetzt hätte, weil man dann die Bahn Göttingen—Gotha für ziemlich ausgeschlossen hielt. Die Verhandlungen über die Werrabahn erforderten die Beteiligung von vier Regierungen, und mit aus diesem Grunde haben sie sich wohl annähernd zehn Jahre hingezogen, ohne sichtbare Erfolge zu erzielen. 1847 war der Werrabahn-Vertrag zum Abschluß gekommen. Aber auch weiterhin gab es noch mancherlei Unstimmigkeiten zwischen den Vertragspartnern. Der hessische Wunsch nach einem Anschluß Richtung Gerstungen wurde nicht erfüllt, denn die Verlängerung der von Koburg über Meiningen kommenden Werra-Bahn in der Richtung Eisenach lag viel mehr im Interesse der

[1] Min. d. Ä., i.

[2] Die Werrabahn hatte nur für die kurhessische Exklave Schmalkalden große Bedeutung.

[3] Min. d. Ä., s. — Oben Seite 1171 ff.

hauptsächlich beteiligten Regierungen[1] als der in den ursprünglichen Plänen allerdings vorgesehene zweite Anschluß nach Gerstungen. Vielleicht erntete man in Kassel mit dieser Entschließung aber auch nur die Früchte der jahrelangen kurhessischen Verschleppungsmanöver. Jedenfalls bedeutete die nunmehr geplante Werra-Bahn in Verbindung mit der ununterbrochen behandelten Linie Göttingen—(Leinefelde—)Gotha eine zweifellos ernste Gefahr für den kurhessischen Durchgangsverkehr, und der Kasseler Regierung erschien es nun als nächste und wichtigste Aufgabe, diese Gefahr auf irgendeine Weise zu beseitigen. Man erkannte, daß nur die Ausführung der kurhessischen Linien Bebra—Fulda—Hanau bzw. Bebra—Fulda—Schweinfurt helfen könnte, da diese Bahnen dann den bei weitem kürzesten Weg für den Nordsüdverkehr darstellen würden. Die Durchführung dieser Bauvorhaben wollte man der Nordbahn anvertrauen. Denn diese wirtschaftete bisher ununterbrochen mit Verlust, und bei ihrem Fortbestehen im jetzigen Rahmen bestand die Gefahr, daß Kurhessen demnächst große Summen aufbringen müßte, um sie überhaupt zu erhalten. Es wurde daher erwogen, der Nordbahn die Konzession für die Rhönbahn und für 3 Millionen Taler Bauaufwand eine Zinsgarantie von 4½ % zu gewähren. Die Linie Bebra—Hanau fand dabei noch keine Gnade beim Kurfürsten. Hingegen wurde die Rhönbahn, d. h. eine Bahn von etwa Bebra über Fulda bis zur Landesgrenze in der Rhön, tatsächlich am 21. November 1855 an die Nordbahngesellschaft konzessioniert und Verhandlungen wegen des Staatsvertrages mit Bayern über den Bahnbau eingeleitet.

C. Kurhessisch-bayrische Verhandlungen von 1856 bis 1862.

Bei diesen Verhandlungen war Bayern zunächst sehr zurückhaltend, um Zugeständnisse zu erlangen. Von der Pfordten hielt die Rhönbahn nicht für besonders bedeutsam, da sie außer Kissingen und Fulda keine größeren Städte berührte. Am 30. November 1855[2] wurde in München beschlossen, die bayerischen Finanzen dürften mit Eisenbahngeldern nicht belastet werden; bayrischerseits käme höchstens eine „Zulaßung" in Frage. Außerdem stellte Bayern seine Bedingungen, von denen die wichtigste war, daß Kurhessen seine Zustimmung zu der gefürchteten Linie Göttingen—Gotha geben sollte. Dazu wurde verlangt, daß die kurhessische Bahn bis Fulda durchs Fuldatal, d. h. über die darmstädtische

[1] Obwohl sich der Kurfürst auf seine Forderung versteifte, wurde Kurhessen später doch vollständig von der Werrabahn umgangen.

[2] München, n, o.

Stadt Schlitz[1], geführt werde und daß Kurhessen sich verpflichte, eine Fortsetzung der Fuldaer Bahn in Richtung Hanau zunächst nicht zu bauen[2]. Bayern schlug vor, die geplante Rhönbahn solle in ihrer ganzen Netzlänge von Kurhessen (bzw. der Nordbahngesellschaft) übernommen werden[3]. — Im übrigen standen die bayrischen Politiker, da Kurhessen seinerseits die Konzessionierung der Nordbahn für die Rhön bereits 1855 verfügt hatte, vor der Frage, ob es richtiger sei, im Anschluß an das kurhessische Vorgehen auch in Bayern zunächst die Konzession zu erteilen, oder ob man lieber warten solle, bis der Staatsvertrag mit Kurhessen abgeschlossen wäre. Von der Pfordten sprach sich am 15. Juni 1856 dahin aus, daß man bei vorausgehender Konzessionierung in die Konzessionsurkunde eine für die Gesellschaft verbindliche Bestimmung aufnehmen könne, daß der Staatsvertrag mit Kurhessen innerhalb Jahresfrist abgeschlossen sein müßte. Kurhessen werde damit indirekt zeitlich gebunden. Wenn Kurhessen dann auf die bayerischen Bedingungen nicht einginge, richte sich beim Nichtgelingen der Bahnplanung der Vorwurf gegen Kurhessen, während im umgekehrten Fall das „Odium" auf Bayern fiele, das nicht konzessioniert hätte. Andererseits böte sich, wenn der König mit der Konzession lieber bis nach dem Vertragsabschluß warten wolle, die Möglichkeit, gleichzeitig mit dem von Kurhessen angeregten Eisenbahnstaatsvertrag auch noch andere zwischen beiden Staaten strittige Punkte zu erledigen. Doch werde dann wieder die Förderung der Bahnangelegenheit auf lange hinaus fraglich.

[1] Bayern selbst hatte kein unmittelbares Interesse an dieser Linienführung. Für Bayern war die Führung der Bahn im einzelnen ziemlich gleichgültig, die Hauptsache war eine möglichst reibungslose Verbindung zur Nordbahn. Kurhessen gab als Gründe für die Wahl des Haunetals an: Man halte die Strecke für kürzer, billiger und wichtiger. Im übrigen hatten die bislang vorliegenden Erfahrungen es allerorts bestätigt, daß es günstig war, wenn bei einer Bahn wenige, möglichst nur zwei Staaten (wenn nicht einer allein) beteiligt waren. Aber an sich hätte man bayerischerseits eine Verbindung zur Industrie des Fuldatals vorgezogen, da das Haunetal nur eine sehr arme Gegend war; doch sollte nach der Meinung v. d. Pfordtens dieser Punkt nicht ausschlaggebend sein.

[2] Die Linie Bebra—Hanau wurde von vornherein in München richtig als Konkurrenz für die bayrische Westbahn (Aschaffenburg—Würzburg usw.) aufgefaßt, und die Linie sollte deshalb nach Möglichkeit verhindert werden, bis Bayern seine ganze Ostwest-Transversale vollendet und ihre Fortsetzungen in Böhmen und Österreich gesichert hätte. Waren diese bayrischen Bahnen erst fertiggestellt, so — dachte man — könnten neu hinzukommende „ausländische" Bahnen nicht mehr von sehr großem Einfluß sein.

[3] Bayern würde nämlich sowieso keinen großen Einfluß auf die Bahn erhalten, da die Gesellschaft bei ihrem Konzessionsgesuch keine Zinsgarantie in Bayern verlangt hatte.

König Max II. entschloß sich, die Konzession vor Abschluß des Staatsvertrages zu erteilen. Er glaubte von Kurhessen dann gewissermaßen als Gegenleistung das Eingehen auf die von Bayern gestellten Bedingungen erwarten zu können. Bayern befand sich im Sommer 1856 eisenbahnpolitisch an seiner Nordwestgrenze in einer besonders günstigen Lage[1]. Es wußte, daß die Kasseler Regierung an dem Zustandekommen der Rhönbahn ein größeres Interesse haben mußte als München, und Bayern stand nicht in einer, sondern in zwei wichtigen Verhandlungen für seinen Mitteldeutschlandverkehr: um die Rhönbahn und auch um die Werrabahn. Beide Bahnen versprachen bedeutende Verbindungsglieder für den Nordsüdverkehr zu werden. Die Werrabahn war allerdings immer noch nicht ganz gesichert, Bayern aber auch dort finanziell nur wenig beteiligt. — Aber selbst ohne diesen Hinblick auf die Werrabahn eröffnete sich hier beim Rhönbahnprojekt schon ganz allein eine erfreuliche Aussicht: Ohne alle pekuniäre Unterstützung Bayerns würde durch die Rhönbahn „eine Eisenbahnlinie von nahe 24 Stunden im Inlande geschaffen und überdies in einem Distrikt wie die Rhön, der nur von diesem neuen Verkehrsmittel die Hebung seiner tiefgesunkenen Zustände zu hoffen hatte". Aller Voraussicht nach aber würde Bayern zwei wichtige „Influenzbahnen" fast ohne finanzielle Belastung und sogar ohne Zinsgarantie erhalten. — Aus dieser günstigen Konstellation möglichst viel Kapital zu schlagen und bei beiden Verhandlungen auf die Nachbarstaaten den entsprechenden Druck auszuüben, waren der bayrische König und seine Minister sich einig. Leider ist dabei der Bogen überspannt worden, wie die weitere Leidensgeschichte der Fuldaer Linie erweist.

Auf Einladung Bayerns wurde von Kurhessen im Juli 1856 der Gesandte Schwarzenberg zur Verhandlung über den Staatsvertrag nach München geschickt. Gleich bei Eröffnung aber wurde von Bayern auch die Regelung anderer strittiger Punkte miteinbezogen[2]. Bayern hatte z. B. den Wunsch, von der Frankfurt-Aschaffenburger Bahn auch den kurhessischen Teil seiner Verwaltung unterstellt zu sehen[3]. Kurhessen lehnte diesen Vorschlag am 9. Oktober 1856 ab, da die Linie Bebra—Fulda—Hanau möglichst bald gebaut werden sollte und Kurhessen dann seine ganze Machtstellung auch bezüglich dieser Linie eingebüßt hätte. — Die Einstellung Bayerns zu den Verhandlungen erweckte überhaupt bei der kurhessischen Regierung lebhafte Bedenken. Man bedauerte, daß

[1] München, o.

[2] München, c; 23. Oktober 1856.

[3] Vgl. oben S. 1426 ff.

Bayern das Rhönbahnprojekt mit ganz anderen Unternehmungen vermenge, und betonte, dieses Verhalten werde gewiß von ungünstigem Einfluß auf einen raschen Vertragsabschluß sein. Dazu kam, daß schon im November 1856, d. h. ganz wenige Monate nach der bayrischen Konzessionierung der Rhönbahn, ein neues Bahnprojekt: Meiningen—Kissingen—Gemünden in Bayern zur Diskussion gestellt wurde. Bei seiner Ausführung würde auch der westbayrische Verkehr mit Mitteldeutschland nach der Werrabahn hinübergezogen und die soeben konzessionierte Rhönbahn noch vor ihrer Erbauung schon wieder von dem ihr angestammten Fernverkehr ausgeschlossen. Alle diese Umstände zusammengenommen führten während eines Urlaubs Schwarzenbergs zum Abbruch der Verhandlungen.

Daraufhin beabsichtigte Kurhessen, die Bahn nach Hanau sofort zu bauen und doch durchs Haunetal zu führen: „. . . weil es sich gezeigt hat, daß das Großherzogtum Hessen in gemeinschaftlichen Bahnen zu schwierig ist." In der Sitzungperiode 1856/57 wurden in der Ersten Ständekammer[1] zahlreiche Gesuche vorgelegt, um den Bau dieser Bahn zu beschleunigen. Keudell meinte am 30. Januar 1857, es wäre gut, zunächst nach Hanau zu bauen, um dann auch die Rhönbahn zu sichern. Im März 1857[2] wurde die Vornahme der Nivellements für die Strecke Fulda—Hanau beschlossen. Eine den Ständen vorgelegte Regierungsproposition auf Erbauung der Rhönbahn wurde am 6. März 1857 zwar in der Zweiten Kammer[3] angenommen, in der Ersten[4] aber einstimmig abgelehnt mit der sehr zutreffenden Begründung, daß die Bahn nach Hanau als die wichtigere zunächst gebaut werden und der Staat, wenn nötig, für diesen Bau sogar die Zinsen garantieren müsse. Für die Rhönbahn dagegen wurde eine Zinsgarantie abgelehnt (13. Juli 1857).

Aber auch bei der Fulda-Hanauer Bahn war Kurhessen von Bayern abhängig. Um die geplante Bahn nach Hanau anlegen zu können, mußte Kurhessen Bayerns Genehmigung haben, über Neudorf zu bauen, oder einen weiten und kostspieligen Umweg durchs Gebirge machen, da Bayern von Gebietsabtretungen im Kinzigtale natürlich nichts wissen wollte.

Schwarzenberg ging also wieder nach München, aber auch diesmal ohne nennenswerte Erfolge zu erzielen. Über die geplante Bebra-Hanauer Bahn war man inzwischen zwar auch in Bayern zu einem günstigen

[1] Abl. d. St., h.
[2] Phil., d; nach einem Bericht des Finanzministeriums.
[3] Abl. d. St., n.
[4] Abl. d. St., i.

Urteil an sich gekommen. Die Münchener Regierung aber zog vor, taktische und nur augenblickliche Ziele aus ihrem kleinen Besitz im Kinzigtal heraus zu verfolgen. Als Gegenforderung für ein Zugeständnis im Kinzigtal zog Bayern wieder die Hanau-Aschaffenburger Bahn in die Verhandlungen mit hinein, und damit war deren negativer Verlauf von neuem entschieden. — In München bestand kein großes Interesse für das Rhönbahnprojekt, da es große Schwierigkeiten und erhebliche Kosten verursachen würde. Die Verhandlungen zogen sich mit Unterbrechungen hin. Bayerns Konzession für die Rhönbahn wurde aber nach Ablauf der Jahresfrist verlängert.

Dagegen bewarb sich am 10. August 1858[1] die Nordbahn um die Konzession für die Strecke Bebra—Hanau—Frankfurt; ohne Erweiterung ihrer Aufgabe könne sie nicht fortbestehen. Aber das Gesuch hatte keinen Erfolg: Der Kurfürst wollte zwar Bayern in seinen Gegenforderungen nicht nachgeben, auf seinem Rhönbahnprojekt aber beharrte er. Lieber ließ er zu, daß die Ostteile seines Landes überhaupt ohne die für sie lebenswichtige Bahn blieben. Da die Rhönbahn für Bayern von nebensächlicher Bedeutung war, man aber täglich von neuem sah, wie verbissen und zäh doch der Kurfürst an ihr hing, hatte man in München wahrlich Zeit zu warten; schließlich würde dieser Kurfürst auf die bayerischen Gegenbedingungen eben doch eingehen.

Wieder versuchten die Kasseler Stände, die Eisenbahnpolitik der kurhessischen Regierung vorwärtszutreiben, um dem erneuten, ihnen unverständlichen Zögern der Regierung bei der Inangriffnahme des Bebra-Hanauer Projektes ein Ende zu bereiten. In der Zweiten Kammer wurde ausgerufen, in Kurhessen habe man stets nur für die bestehenden Bahnen gefürchtet, statt neue zu bauen; und das Ergebnis sei nun Verarmung und Auswanderung[2]. Die Regierung mußte wieder in Bewegung kommen.

Anfang 1860 trat die Regierung mit der ersten Vorlage für die Bahn von Bebra nach Hanau hervor. Bayern hatte auch in seinem Gebiete die Vornahme der Untersuchungen genehmigt. Man plante nunmehr, die Bahn aus Staatsmitteln zu bauen, also keine Privatkonzession und keinesfalls insbesondere eine Konzession mit Zinsengarantie an die Nordbahn zu erteilen; denn keine Gesellschaft könne sich darauf einlassen, das kleine Stück bayerischen Gebiets bei Neudorf — wenn es

[1] Phil., b.
[2] Abl. d. St., n.

schließlich wahrhaftig notwendig werden sollte[1] — mit einer teuren Gebirgsbahn zu umgehen. Der Bau aus Staatsmitteln hatte noch den weiteren Vorteil, daß dabei das erforderliche Geld aus dem Laudemialfonds ohne besondere Genehmigung der Stände genommen werden konnte. — Die Vorlage an die Stände stellte den Plan Bebra—Hanau in durchaus ungünstigem Lichte als kostspielige und überflüssige Gebirgsbahn dar, deren Anlage große Opfer von Kurhessen erfordere.

Diese Auffassung machten sich die Stände aber nicht zu eigen; sie drängten vielmehr zum Bau. Wurde doch damit die ganze teure und schwierige Rhönbahn Fulda—Schweinfurt überflüssig; man brauchte nur gemäß einem aus dem Jahr 1859 vorhandenen Plan die Bahn Bebra—Hanau mit einer Zweigbahn ab Schlüchtern oder Volmerz durch das Sinntal nach Gemünden auszustatten. Dieser Plan sah als günstigste Lösung für die Überwindung der Wasserscheide am Distelrasen den Bau einer Spitzkehre nach Elm vor, von dort aus könnten dann die Züge nach Bayern und Frankfurt in den beiden verschiedenen Richtungen bergab fahren. Der Plan gehörte zu den allerältesten Vorschlägen; denn schon Schäffer hatte im Jahre 1832 die Strecke Fulda—Gemünden als Hauptbahn (mit einer Zweigbahn nach Frankfurt) für die große Verbindung von Nord- nach Süddeutschland ins Auge gefaßt. Die Anlage konnte auch längst nicht so große technische Schwierigkeiten bereiten wie die bei Fulda unmittelbar entspringende Rhönbahn, und es ist nicht recht verständlich, ob und welche sachlichen Gründe vorgelegen haben mögen, wegen deren die Kasseler Regierung diesen Vorteilen des Elmer Weges sich so lange verschloß.

Der Kurfürst aber konnte sich nicht entschließen, auf die fast unausführbare Rhönbahn Fulda—Gersfeld—Bischofsheim—Schweinfurt zugunsten des Anschlusses nach Gemünden zu verzichten. Dagegen hielt die bayerische Regierung die Rhönbahn wegen ihrer vielen Steigungen, Krümmungen und erforderlichen Kunstbauten für sehr schwierig und unvorteilhaft (15. März 1861), und am 15. August 1862 entschloß man sich in München, diesen Plan wegen unverhältnismäßig hoher

[1] Nach Thüngen, 16. Dezember 1861, wäre eine solche höchst unliebsame Entwicklung nur um der „Eigenthümlichkeit" des Kurfürsten willen möglich gewesen. — Danach wäre also anzunehmen, daß Bayern damals gar nicht mehr ernstlich beabsichtigt hätte, wegen Neudorf an Kurhessen unverhältnismäßige Forderungen zu stellen. Aber Thüngen war bayrischer Gesandter. — Was seine persönliche Einstellung zum Kurfürsten betrifft, zu dem er bis 1866 fast jederzeit Zutritt hatte, so schreibt er: „Die Erfahrung lehrt, daß man alle Ursache hat, sehr vorsichtig zu Werk zu gehen, wenn man es mit einer einmal gefaßten Ansicht des Kurfürsten zu tun hat, und daß es viel Mühe und namentlich viel Zeit kostet, Seine Königliche Hoheit davon abzubringen." (München, q.)

Kosten aufzugeben. Die bayrische Regierung blieb zwar auch weiterhin zur Konzession bereit, aber nur falls und soweit eine Privatgesellschaft die Bahn ohne staatliche Unterstützung ausführen wollte[1]. Dagegen bezeugte Bayern an der Zweigbahn Elm—Gemünden sein lebhaftes Interesse, da diese Bahn einen Anschluß für die Linie Meiningen—Gemünden bilde[2].

Aber auch noch das Jahr 1862 verging, ohne daß irgendwo mit dem Bau der so ungemein dringenden Bebra-Hanauer Bahn begonnen worden wäre. Die kurhessische Regierung wußte wohl selbst nicht mehr, wie sie sich aus der verfahrenen Lage retten konnte, und so blieb sie bei ihrer bewährten Verschleppungspolitik.

D. Vertragsabschluß und Bau.

Als letzte Mahnung erschien 1863 ein anonymes Schriftchen in Kassel: „Die Bebra-Fulda-Hanauer Bahn", in dem nochmals für möglichst schnellen Bau dieser Linie eingetreten wurde. Endlich am 10. März 1863 erfolgte die Genehmigung für den Bau einer Bahn nach Hanau auf Staatskosten: „Zur Ausführung einer Eisenbahn von Bebra über Fulda nach Hanau ist mit Zustimmung der getreuen Landstände ein vierprozentiges Anlehen von 10 Millionen Thalern, welches vom Jahre 1875 an jährlich mit mindestens 100 000 Thalern zurückzuzahlen ist, gegen Bewilligung einer Provision von 1 % aufgenommen worden[3]". Im Gegensatz zu allen früheren wurde dieser Beschluß in Kassel überraschend schnell gefaßt, bevor die Linienführung feststand und bevor noch Bayern seine Genehmigung zum Bau über Neudorf gegeben hatte.

Erst am 20. Juni 1863 fragte Kurhessen[4] in München an, welche Bahnführung Bayern nach erfolgter „Bereinigung der Condominatsverhältnisse" für die Anschlußstrecke nach Bayern vorzöge, ob eine Linie nach Schweinfurt oder eine solche nach Gemünden? Daraufhin erging die Instruktion an den bayrischen Gesandten im Herbst, sie lautete dahin, Bayern lasse das Rhönbahnprojekt in Hinblick auf die großen Schwierigkeiten, die es biete, beruhen; zwar sei man zu einer Konzessionierung auch dort bereit, doch dürfe dabei von Bayern keine finanzielle Belastung gefordert werden. Damit hatte Bayern praktisch zugunsten der Bahn Elm—Gemünden entschieden. Und das war ein Glück. Denn

[1] München, q.

[2] Min. d. Ä., j.

[3] Phil., d. — Sammlg. kurhessischer Gesetze 1863; Landtagsabschied vom 31. Oktober 1863 (S. 183 § 9). Das Anlehen wurde durch Rothschild herausgebracht.

[4] München, q.

während die kurhessische Regierung bei ihrer Anfrage noch Bayern die Wahl gelassen hatte, welchen Ausgangs- bzw. Zielpunkt dieses für die Anschlußbahn etwa haben wollte, hatten die Kasseler Stände schon zur Bedingung gemacht, daß nach Gemünden gebaut werden müßte. Der Kurfürst war der einzige, der noch an dem alten Rhönbahnprojekt festhielt. Selbst seine Minister hatten die Unausführbarkeit erkannt.

Da die Mittel für die Anlage der Bebra-Hanauer Bahn schon seit einem halben Jahre verzinst werden mußten, drängten die Kasseler Stände auf beschleunigte Inangriffnahme des Baues, doch konnte man damit noch nicht beginnen, bevor nicht die bayerische Genehmigung vorlag, über Neudorf zu bauen. Hier aber stockte man wiederum. Zu der schwierigen innerpolitischen Lage, in der die kurhessische Regierung im Herbst 1863 sich wieder befand, gesellte sich noch die allgemeine Zoll- und Handelskrisis. Kurhessen schloß sich dem preußisch-französischen Handelsvertrage 1864 an. Da war die Zollregelung zunächst ungewiß. — Bayern hatte unter diesen Umständen ein ganz besonderes Interesse daran, sich freie Einwirkung auf die große Durchgangsstrecke Fulda—Hanau vorzubehalten, und von Bayern aus wurden daher in den nächsten Monaten keine Verhandlungen geführt[1]. Im übrigen verstand es die Münchener Regierung, den Kurfürsten durch Gegenforderungen und unangenehme Bedingungen hinzuhalten. So sollte Kurhessen den Bau einer Linie Gießen—Gelnhausen—Gemünden unter den gleichen Bedingungen gestatten, wie Bayern die Bebra-Hanauer Bahn durch sein Gebiet zuließ. Dieser Plan, auf den an seiner Stelle zurückzukommen sein wird[2], lag im Interesse von Bayern und Hessen-Darmstadt, während Kurhessen darin eine Schmälerung seiner Verkehrsbesitzstandinteressen erblickte und sich nicht dazu bereitfinden wollte.

Im Sommer 1864 wurde über die günstigste Führung der Elmer Rhönbahn und die Anlage eines Bahnhofs zwischen Schlüchtern und Gemünden verhandelt. Der Münchener Regierung lag daran, daß das bayerische Bad Orb berührt würde. Aber die politische Lage des Kurstaats war derart ungünstig, daß Bayern monatelang auf die Fortführung der begonnenen Verhandlung warten mußte. Über die so entstandene Lage gab am 26. Oktober 1864 der Abgeordnete Jungermann[3]

[1] München, m; Anweisung an Thüngen.

[2] Vgl. unten S. 1457 ff.

[3] Jungermann war ein besonders preußenfreundlicher Abgeordneter der Kasseler Stände, der 1864 an Stelle F. Oetkers geradezu der Organisator einer „Verschwörung gegen den Landesherrn" (Losch S. 364) wurde: Er wollte nachweisen, daß der Kurfürst geisteskrank war, um ihn abzusetzen.

in der Ständeversammlung einen erschütternden Überblick: 1860 sei man bereits zum Bau entschlossen gewesen, hätte aber die Ausführung wegen des Verfassungsstreites unterlassen. Auch im Oktober 1862 habe die Regierung noch keine Vorlagen über die Bahn herausgebracht, so daß die Stände hätten mahnen müssen. Trotz hoher Voranschläge hätte, damit die Stände keine Mitschuld an der Verzögerung träfe, man sich dann zu schneller Zustimmung entschlossen. Bisher aber wäre man sich nicht über die Gestaltung des Anschlusses nach Gemünden und nicht über die Führung durch Neudorf einig; die Fortsetzung bis Frankfurt und manches andere sei noch ebenso unklar. Den ganzen Jammer der kurhessischen Politik faßte Jungermann in die treffende Kritik zusammen: „Die Lage unseres Landes im Herzen von Deutschland würde bei rechtzeitiger und umsichtiger Inangriffnahme der hier gestellten Aufgabe Kurhessen und namentlich dessen Landeshauptstadt zum wichtigsten Mittelpunkt des deutschen Eisenbahnnetzes gemacht haben. Allein trotz alles Drängens der Landstände begannen bei uns die Eisenbahnbauten statt in der Mitte der 30er Jahre erst über 10 Jahre später und auch dann in einer Weise, die alles eher erkennen läßt, als ein umsichtiges Erfassen der von der Lage des Landes und den bestehenden Verkehrswegen gebotenen Linien“[1]. Jungermann schloß: „... daß wir seit 18 Monaten an einer Bahn bauen, die schon vor 25 Jahren hätte gebaut werden sollen ...“, und „daß für Kurhessen vorläufig nur die Pflicht feststehe, das Anlehen zu verzinsen, nicht aber die Aussicht, die Bahn zu erhalten“.

Im November 1864 erklärte sich Bayern zu kommissarischen Verhandlungen bereit, mußte aber fünf Monate auf Antwort warten. Die Stände drängten. Thüngens Berichte nach München ließen an Schärfe und Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig: „Erst konnte man den Herren hier die Sache nicht eilig genug betreiben; jetzt verzögert sie der Kurfürst selbst. Das ist eben wieder ein Stück kurhessischer Zustände“ (17. Januar 1865). Thüngen ließ schließlich bei den Verhandlungen durchblicken, „daß die Schläfrigkeit, mit der die kurfürstliche Regierung bisher diese Angelegenheit betrieben, oder vielmehr nicht betrieben hat, nachtheilig werden könnte“. Minister und Volk seien aber nicht für diese Verzögerungen verantwortlich zu machen. Thüngen meinte: „Die Gründe, warum diess so ist, liegen in einem ganzen Filz spezifisch Casseler Zustände, welche hier in ihre einzelnen Fäden zu zerlegen ebenso weitläufig als uninteressant sein dürfte“ (27. April 1865).

Im Laufe des Sommers war der Kurfürst endlich so weit, daß er sein Rhönbahnprojekt aufgab und dem Plan Elm—Gemünden zustimmte.

[1] Abl. d. Stände, f.

Weniger gut aber war es um die inzwischen mit der Neudorfer Frage verkoppelte Gießen—Gemündener Bahn bestellt. Da in Kurhessen auch eine Bahn von Marburg nach Fulda geplant wurde, so würde von diesen beiden Linien stets die eine die andere überflüssig gemacht haben. Bayern war aber entschlossen, an dieser seiner Bedingung der Zulassung der Gießen—Gelnhäuser Bahn als Abgeltung seiner Zustimmung im Neudorfer Falle festzuhalten (11. März 1865)[1]. Ein Ausweg mußte gefunden werden. Die Stände machten den Finanzminister für die Verzögerungen in den Verhandlungen mit Bayern verantwortlich (10. Mai 1865). Der Abgeordnete Bischoffshausen meinte zur kurhessischen Politik des Wartens, es sei fast leichter, „die alpenhaften Terrainschwierigkeiten des Distelrasens in gegebener Frist zu bewältigen, als eine Staatsvertragsurkunde zu vollenden". Am 31. Mai 1865 traf der Geheime Oberbaurat Lange in München zu Verhandlungen ein, die sich durch den ganzen Sommer erstreckten. Am 23. September machte Lange außer der Gießen—Gemündener Linie Bayern als Gegengabe gegen Neudorf noch das weitere Zugeständnis, eine Telegraphenlinie ohne kurhessische Zwischenstation von Aschaffenburg bis Frankfurt zu verlegen. Daraufhin wurde am 14. Dezember 1865 der Staatsvertrag in Kassel unterzeichnet[2].

In Hessen[3] war mit dem Bau schon vor Abschluß dieses für die Anlage der Bahn unbedingt erforderlichen Vertrages begonnen worden. Bis Mai 1865 hatte man vorsorglich zwar nur zwischen Bebra und Fulda gebaut, das rief aber im ganzen Lande, und besonders in den östlichen Provinzen, große Empörung hervor. Bischoffshausen gab dieser Stimmung in der Ständeversammlung Ausdruck: „Die zunächst interessierten Landestheile blicken mit Unmuth auf die anderwärts nie erlebte Lauheit der Ausführung unseres Eisenbahnbaues und hoffen von der Landesvertretung, daß diese alles aufbiete, was in ihren Kräften steht, um eine größere Regsamkeit in der Ausführung herbeizuführen." Die Zinsen-

[1] München, m.

[2] Min. d. Ä., j. München, m (Ratifikation 20. 3. 1866). — Bayern genehmigte den Eisenbahnbau durch sein Gebiet zwischen Salmünster und Wächtersbach. Als Gegenleistung genehmigte Kurhessen die Telegraphenanlage längs der Aschaffenburg-Frankfurter Bahn. Beide Regierungen beschlossen die Anlage einer Zweigbahn Elm—Gemünden, bei der jede die Baukosten in ihrem Gebiet trug. Den Betrieb der Bahn übernahm Kurhessen für zehn Jahre gegen Entrichtung einer Pachtrente. Beide Regierungen waren einverstanden mit einer Linie Gießen—Gemünden und erklärten sich zu Verhandlungen mit Hessen-Darmstadt hierüber bereit. Die Kunstbauten der Bahn Fulda—Hanau sollten für zwei Geleise mit Normalspurweite angelegt werden. — Der Bau (München, h) sollte möglichst in vier Jahren fertig sein. — Im Schlußprotokoll (München, i) bewilligte Kurhessen noch eine erhebliche Senkung seiner Mainzölle für die bayerische Mainschiffahrt.

[3] Abl. d. Stände, f.

lasten würden auch leichter zu ertragen sein, wenn das Land „das lebendige Schauspiel eines großartigen Erfolges tagtäglich vor Augen hat, und eine weise Regierung soll darum nichts versäumen, um diesen Erfolg rasch zu erzielen“ (6. Mai 1865).

Technisch war die größte und wichtigste Schwierigkeit bei der Bebra-Hanauer Bahn die Überwindung der Wasserscheide zwischen Fulda und Kinzig[1]. Das Hindernis wurde nach dem schon geschilderten alten Plane dadurch überwunden, daß die Bahn bei einigermaßen günstigen Steigungsverhältnissen im Tal der Fliede von Fulda ab emporstieg und sich dann in einer großen Kehre nach Osten wandte bis zu der auf der Wasserscheide gelegenen Station Elm. Dort mußte der Zug Kopf machen, um auf der anderen Seite in großem Bogen bergab bis Schlüchtern zu fahren, und umgekehrt. — Für die damalige Zeit war diese Lösung durch Anlage einer Spitzkehre wohl die beste.

Auch kaufmännisch war die Bebra-Hanauer Bahn für Kurhessen nur ein Gewinn. Denn auf der Gießener Main-Weser-Bahn erhielt der kurhessische Staat Anteil am Verkehr Frankfurt-Leipzig (Berlin) nur ab kurhessischer Grenze bis Guntershausen mit 128 km. Nach Vollendung der Bebra-Hanauer Bahn erhöhte sich der Anteil des Staates an jenem Durchgangsverkehr auf 143,6 km, und dabei wurde die Gesamtstrecke Frankfurt—Leipzig um 72 km gekürzt[2].

Bis zur Annexion des Kurstaates ist übrigens nur die Teilstrecke Bebra—Hersfeld vollendet und eröffnet worden, die übrigen Strecken wurden zwischen 1866 und 1868 unter preußischer Verwaltung angelegt und in Betrieb genommen. Der Durchgangsverkehr von Süden und Südwesten nach Norden und Nordosten wurde also erst 1868 wieder über seinen alten Frankfurt-Leipziger Weg geführt. — Die Rhönbahn Elm—Gemünden kam erst 1872 in Betrieb, und zwar stand entsprechend den seinerzeitigen Abreden zwischen Kurhessen und Bayern die ganze Strecke unter preußischer Betriebsführung und Verwaltung[3].

E. Frankfurt—Offenbach—Hanau.

Als die Pläne um die Linie Bebra—Hanau festere Form annahmen, ergab sich neben den anderen bisher behandelten Problemen noch die weitere wichtige Frage, ob die alte Frankfurt-Hanauer Bahn von 1842 wohl genügen werde, um den ganzen zukünftigen Verkehr des östlichen

[1] Der Gedanke einer Untertunnelung des Distelrasens, den Schäffer schon 1832 ausgesprochen hatte, wurde erst 1914 verwirklicht. Die technischen Schwierigkeiten beim Tunnelbau erwiesen sich als so groß, daß Schäffers Plan zu seiner Zeit kaum hätte verwirklicht werden können.

[2] A. v. Mayer, S. 229 f.

[3] A. v. Mayer, S. 712.

Kurhessens mit Frankfurt zu verarbeiten, da die Bahn ja auch die Anschlüsse aus und nach Bayern übernahm. Zudem erklärte ein Bericht der Bundes-Militärkommission[1] vom 19. September 1863 aus militärischen Gründen es für empfehlenswert, über eine Mainbrücke bei Hanau mit dem neuen (aus Fulda und dem weiteren Nordostdeutschland kommenden) Verkehr auch die Frankfurt-Offenbacher Bahn zu erreichen, um so auch eine Verbindung zu den Frankfurter Westbahnhöfen zu erhalten und zugleich über Sachsenhausen schnelleren Anschluß zum Rhein nach Mainz mit Umgehung Frankfurts zu gewinnen. Der Bau dieser kurzen Strecke bereite aber in Hinblick auf das bergige linke Mainufer beträchtliche technische Schwierigkeiten. Für sehr dringend wurde die Sache nicht gehalten, weil in Aschaffenburg und Frankfurt schon Mainbrücken vorhanden wären. Die hessische Ansicht ging demgegenüber dahin, daß mit dem empfohlenen Brücken- und Streckenbau die alte Frankfurt-Hanauer Bahn überflüssig und entwertet werde. Bei dieser Anschauungsweise war die Kasseler Regierung erklärlicherweise nicht geneigt, noch Kosten zu übernehmen, falls diese Bahn überhaupt zustande käme. — Bayern hielt sich aus den Verhandlungen heraus[2], da sie einen Bayern nicht berührenden Gegenstand beträfen (11. März 1865). — Die Kasseler Ständeversammlung[3] trat warm für den Bau dieser zweiten Bahn Frankfurt—Hanau über Offenbach ein (10. Mai 1865). Kurhessen und vor allem auch die neue Bahn Bebra—Hanau würde dadurch direkten Anschluß an die Frankfurter Westbahnhöfe erhalten. Auch sei für Hanau eine unmittelbare Verbindung mit Offenbach sehr wünschenswert, während durch den starken Zuwachs an Verkehr auch die alte Frankfurt-Hanauer Bahn ungefährdet werde weiter fortbestehen können. Seine Verwirklichung erfuhr der Plan erst, nachdem sowohl Kurhessen als auch die freie Reichsstadt Frankfurt aufgehört hatten, eigene Eisenbahnverhandlungen zu führen.

Die Halle-Kasseler Bahn.

In zeitlicher Parallele mit den Verhandlungen über die Bebra-Hanauer Bahn während der letzten anderthalb Jahrzehnte kurhessischer Selbständigkeit liefen auch im Norden Hessens neue Pläne, um dem Verkehr Kassels in östlicher Richtung nach Halle eine bessere Richtung zu geben. Diese Wünsche wurden auch in Preußen geteilt und unterstützt, während der Ausbau in westlicher Richtung nach Rheinpreußen und Westfalen keine weitere Förderung mehr erfuhr.

[1] Mil.Kab., b.
[2] München, m.
[3] Abl. d. Stände, f.

A. Plan und Linienführung.

Die Nordbahn hatte den wichtigen Verkehr Kurhessens mit dem Osten über die thüringischen Staaten leiten müssen. Die zunehmenden Verkehrsbedürfnisse ließen um 1850 in den westlichen preußischen Provinzen den Wunsch nach einer direkten, südlicher als Hannover-Minden verlaufenden Bahnverbindung durchs Eichsfeld nach Halle und weiter nach Magdeburg und Berlin auftauchen, den Wunsch nach der Bahn also, die in Kurhessen und in Preußen schon in den dreißiger Jahren geplant, nach 1840 aber durch die nördliche Hannoversche Bahn ersetzt worden war. Gelegentlich des Vertrages von 1841 schon hatte Schwedes[1] erkannt, daß „die Sache mit der thüringischen Bahn nun, wie . . . erwartet . . ., einen schlechten Ausgang nimmt, d. h. alle Bemühungen, um den Anschluß an die rechte Stelle zu bekommen, durch die kurhessische Weisheit gescheitert sind". Tatsächlich hatte damals die kurhessische Regierung durch ihr Zögern den raschen Ausbau dieser großen Ost-West-Bahn noch vor dem preußischen Thronwechsel 1840 sich verscherzt, und nachher hatte für ihn keine Aussicht mehr sich ergeben. Um 1850 fragte es sich, ob die kurhessische Regierung aus der Vergangenheit gelernt hätte, die gute Gelegenheit nunmehr rasch ergreifen und zum Segen der hessischen Verkehrsentwicklung verwirklichen würde. — Wieder war die Frage der Linienführung und die Stellungnahme Preußens dazu zunächst offen. Alle Nachbarregierungen, durch die bekannte kurhessische Verschleppungspolitik gewitzigt, ließen von vornherein keinen Plan aufkommen, der sich nur gemeinsam mit Kurhessen ausführen ließ, sondern die zur Diskussion stehenden neuen Vorschläge wurden sämtlich von vornherein so abgefaßt, daß notfalls auch eine Umgehung der kurhessischen Verkehrswege möglich erschien. Nur durch die Androhung der Umgehung der kurhessischen Verkehrswege konnte man ja den nötigen äußeren Druck auf die kurfürstliche Regierung ausüben, um ein einigermaßen befriedigendes Fortschreiten der Pläne in Kurhessen erhoffen zu können.

Für den Plan einer neuen Bahn von Halle zur westfälischen Eisenbahn bestanden zwei Möglichkeiten: Entweder über Göttingen-Höxter, d. h. unter Umgehung Kurhessens und mit Hilfe der Hannoverschen Südbahn, oder über Kassel und die kurhessische Nordbahn. Nun leuchtet ohne weiteres ein, daß schon allein aus militärischen Gründen die zweite preußische Ostwestbahn über Kurhessen vorgezogen wurde, um nicht auf beiden Strecken von dem guten Willen der Welfen abhängig zu sein. Andererseits wurden in diesen Jahren die Verhandlungen zwischen der

[1] Schwedes S. 212.

kurhessischen und der preußischen Regierung natürlich nicht besonders herzlich geführt, weil der Kurfürst empört war über die Rückendeckung, die die hessische Opposition in Berlin fand. Aber gerade darum und weil den preußischen Unterhändlern von Anfang an mehr an der Linienführung durch Kurhessen als an der über Hannover gelegen war, ließen sie in ihren Gesprächen mit dem kurhessischen Gesandten Wilckens häufig durchblicken, daß für Preußen ebensogut eine Verbindung durch Südhannover in Frage käme wie durch Kurhessen. Die Drohung hatte, wie schon so oft, auch dieses Mal Erfolg. Die Gefahr der Umgehung Kurhessens erfüllte die Kasseler Regierung mit Sorge, und lange und ausführliche Berechnungen wurden angestellt, wie groß die Verluste des hessischen Verkehrs angesichts solchen Bauvorhabens wohl sein würden, und ob unter dem Druck dieser Konkurrenz die Nordbahn überhaupt noch werde weiter bestehen können.

Aber auch für den Fall der Anlage einer direkten kurhessisch-preußischen Ostwestbahn machte die Frage der Linienführung der hessischen Regierung große Sorgen. Ein direkter Übergang war bei Witzenhausen und Eschwege möglich. Geographisch am günstigsten war es, die Wasserscheide zwischen Leine und Werra bei Eichenberg (Witzenhausen) zu überschreiten und dann dem Werra- und Fuldatal über Hann.-Münden bis Kassel zu folgen. Dieser von Berlin aus befürwortete Vorschlag wurde in Kassel aus den oft geschilderten politischen Gründen abgelehnt: Der Übergang bei Witzenhausen kam nur in Frage, wenn die Bahn alsdann ununterbrochen innerhalb Kurhessens verblieb, also das hannöversche Münden vermied, und etwa über Großalmerode ging. — Aber selbst in diesem Fall hatte der Plan für die Geistesverwandten des Kurfürsten einen großen Nachteil: Ausgemacht war doch von vornherein, daß die Benutzer auch dieser neuen Bahn — gleichgültig, welches ihr weiteres Ziel war — jedenfalls über die Landeshauptstadt Kassel fahren sollten. Wenn aber die Bahn über Witzenhausen führte, so bestand die Gefahr, daß das große Reisepublikum des Ost-West-Verkehrs nicht mit der Bahn über Kassel gehen, sondern von Witzenhausen aus mit Fuhrwerk bis Münden und ab da mit der Hannoverschen Südbahn reisen würde[1]. Das wäre billiger und ginge vor allem schneller. Auf diese Weise würde aber Witzenhausen für den Kasseler Verkehr ein zweites Guntershausen, wenn nicht in den Auswirkungen sogar noch schlimmer werden. Sicherer glaubte Kurhessen jedenfalls zu gehen, wenn es versuchte, die neue Bahn über Eschwege zu leiten. Bei diesem Plan wäre

[1] Diese Überlegung wurde angestellt, bevor die Bahn von Kassel nach Münden beschlossen war. Nach dem Bau dieser Bahn war die Sorge natürlich überflüssig.

die Linie in Kurhessen dem Lauf der alten Kassel-Leipziger Straße gefolgt. Für die Verlängerung auf preußischem Gebiet ergaben sich zwei Möglichkeiten: über Mülhausen oder über Dingelstädt. Der preußische Minister v. d. Heydt hatte zwar wenig Neigung, Nordhausen und Heiligenstadt zu umgehen, war aber bereit, Geländeuntersuchungen vornehmen zu lassen. Wie vorauszusehen war, ergaben diese, daß die von Kurhessen gewünschte Linie sehr große Schwierigkeiten bereitete, und daraufhin wurde sie von Preußen endgültig fallen gelassen.

1853 berichtete Wilckens aus Berlin[1], daß Preußen eine direkte Verbindungslinie von Halle, Nordhausen und Heiligenstadt zur westfälischen Eisenbahn konzessionieren wolle und er Grund zu der Annahme habe, daß Preußen sich dabei mehr für eine Bahnführung über Kassel als für die hannoversche Konkurrenzlinie interessiere, obwohl die Führung über Kassel einen Umweg von sieben bis acht Meilen bedeute. Einsprüche der Nordbahn gegen die Linie dürften nicht berücksichtigt werden, denn die Bahn würde in jedem Falle gebaut und in jedem Falle auch Konkurrenz für die Nordbahn werden; ein Einspruch der Nordbahn könne allerhöchstens dazu führen, daß Preußen die Bahn über Göttingen und die Hannoversche Südbahn nach Holzminden baue. In letzterem Falle würde der Nordbahn der dabei in Frage kommende bedeutende Teil ihres nördlichen Verkehrs gänzlich entzogen und sogar auch noch die Main-Weser-Bahn durch Verlust von Übergangsverkehr geschädigt werden. Wenn die neue Bahn hingegen über Kassel geführt würde, bliebe der Nordbahn der Verkehr wenigstens auf dem westlichen Teil ihres Streckennetzes erhalten und mengenmäßig würde der Verkehr durch den neuen Anschluß sogar zunehmen. — Im gleichen Sinne wurden auch in Kurhessen selbst Stimmen laut, als Preußen nunmehr mit seinem Projekte, das die Linie Witzenhausen—Münden—Kassel als die sowohl vom technischen als auch vom geographischen Standpunkt vorzuziehende vorsah, hervortrat. Kurhessens Regierung aber zauderte wegen der alten Bedenken gegen Hann.-Münden, auf die preußischen Anregungen einzugehen, und es konnte diesmal dieses Zaudern sich wohl leisten, denn auch Hannover hätte die Konzession für eine Bahn, die im Hannöverschen tatsächlich nur über den einen Platz Münden führte, nur sehr ungern erteilt. Hannover bemühte sich erklärlicherweise viel mehr um die weiter nördlich führende Bahn über Göttingen. Unter diesen Umständen wurde denn im Juni 1855 von der hessischen Regierung ein Gesuch, Terrainuntersuchungen zwischen Witzenhausen und Münden vornehmen zu dürfen, abgelehnt. Daraufhin war Preußen nahe daran, den Plan einer

[1] Min. d. Ä., w.

kurhessischen Bahn ganz aufzugeben. Bei Ausschaltung von Hann.-Münden zugunsten rein kurhessischer Führung schienen die Geländeund sonstigen Schwierigkeiten zu groß zu werden und keine Gesellschaft den Bau übernehmen zu wollen. Im Januar 1856 erwogen dementsprechend die preußischen Politiker, unter vollständiger Umgehung Kurhessens die Bahn von Halle nach Holzminden zu bauen. Daraufhin warnte selbst das kurhessische Innenministerium am 20. März 1856: Falls die Regierung ihre Zustimmung zur Halle-Kasseler Bahn nicht auch ohne besondere Bedingung gäbe, so würde der von Preußen dringend gewünschte Anschluß in Hannover, und zwar schon zwischen Northeim und Nordhausen gesucht werden (Holzminden—Paderborn). Mit derart geführter Linie aber könnte die Nordbahn die Konkurrenz nicht aufnehmen. Wenn die Bahn hingegen über Kassel geführt würde, machte der Wegegewinn nur etwa 5½ Meilen (etwa 37 km) aus, die Linien seien also ungefähr gleich. — Daraufhin lenkte man in der kurhessischen Regierung ein und machte im Februar 1856 den Vorschlag, die Konzession für die neue Halle-Kasseler Bahn an die Nordbahn-Gesellschaft zu begeben, um zu verhindern, daß die Konkurrenz der beiden Bahnen demnächst die Preise drücke. Über die Einzelheiten der Streckenführung zwischen Witzenhausen und Kassel schwieg man sich bei dem Vorschlag aber wohlweislich noch aus.

B. Die Haltung der Nordbahn-Gesellschaft.

Wie die Kasseler Regierung, so suchte auch die unmittelbar beteiligte Nordbahn-Gesellschaft den Schaden, der ihr durch die neu geplante Bahn drohte, zu verhindern. Sie regte an, Preußen bei den Vertragsverhandlungen eine Bindung vorzuschlagen, daß dieses zwischen Sangerhausen und der kurhessischen Grenze auf preußischem Boden keine nach Norden von der neuen Bahn abzweigende Bahnen genehmigen werde. Durch diese Bedingung sollte die Konkurrenzwirkung der neuen Bahn auf die reine Ost-West-Richtung beschränkt und insbesondere die Anlage der projektierten Göttingen-Gothaer Bahn verhindert werden. Die Berliner Regierung, die sich zu Staatsvertragsverhandlungen bereit erklärt hatte, lehnte aber die Zumutung glatt ab mit der Begründung, sie würde nie ein solches Ansinnen an eine andere Regierung stellen.

Im übrigen bemühte sich die Nordbahn-Gesellschaft vor allem, die Sachlage zu klären und das zahlenmäßige Maß ihrer Bedrohung auszumitteln. In den Jahren 1855/56 stellte sie lange Berechnungen über den Schaden auf, den ihr die Linie Halle—Kassel zufügen würde auf den Strecken Leipzig—Westfalen (soweit dieser Verkehr über Münden lief), Leipzig—Frankfurt (Konkurrenz für Leipzig—Weißenfels—Ger-

stungen), Berlin—Halle—Westfalen und Berlin—Halle—Frankfurt. Einigermaßen sicher konnte man mit der Erhaltung des Frankfurter Verkehrs rechnen. Bei jeder Lösung aber blieb stets die Sorge, irgendeinen beträchtlichen Teil des bisherigen Verkehrs zu verlieren. Daher stellte es sich jedenfalls schon als ein Glück dar, wenn es der Regierung gelang, die Führung der Bahn wenigstens durch Hannover zu verhindern und statt dessen eine kurhessische Lösung zu finden. Für diesen Fall erklärte sich die Nordbahn bereit, den Betrieb der neuen Halle-Kasseler Bahn bis zur Grenze oder sogar darüber hinaus bis nach Heiligenstadt zu übernehmen; dann allerdings müßte wieder Bedingung sein, daß keine den Nordwest-Südost-Verkehr abziehende Zweigbahn nach Hannover angelegt werden dürfe.

Preußen aber blieb bei seiner Weigerung, eine derartige Bindung zu erörtern, und daraufhin erklärte die Nordbahn-Gesellschaft, um nicht nur an den Schädigungen, sondern auch an den Vorteilen der neuen Bahn teilzuhaben, am 24. April 1856 schließlich auch bedingungslos ihre Bereitwilligkeit, an dem neuen Bahnbau sich zu beteiligen. Für die Bausumme bat sie um eine Zinsengarantie in Höhe von 4½ %. Da auf diesen Vorschlag während mehrerer Monate kein Bescheid erfolgte, reichte die Gesellschaft am 16. Oktober 1856 noch ein neues Gesuch ein mit den Anregungen, ihr entweder den Bau der geplanten Bahn bis Heiligenstadt zu übertragen oder eine Verbindung ihrer und der demnächstigen neuen Gesellschaft derart in die Wege zu leiten, daß für je eine Aktie der Nordbahn eine Aktie der neuen Halle-Kasseler Bahn zum Nennwert gewährt würde. Auch hierauf wurde jede Stellungnahme der Regierung unterlassen. —

C. Die Lage Kurhessens 1856 und die Verhandlungen mit Preußen.

Die Lage Kurhessens in der Verkehrsentwicklung war in dieser Zeit ja auch alles andere als gut: Die Entscheidung über den Anschluß der Werrabahn war für Eisenach und nicht für Gerstungen erfolgt, so daß Kurhessen dort restlos umgangen wurde und keinerlei Einfluß auf die Anlage ausüben konnte. Wenn die Werrabahn noch mit der Linie Göttingen—Gotha verbunden wurde, bedeutete das für den Nordsüdverkehr eine vollständige Umgehung des Kurstaates[1]. Im Nordwest-Südostverkehr aber sollte Halle-Westfalen als Umgehungsbahn über Holzminden gebaut werden! Unter dem Druck dieser wenig erfreulichen Tatsachen befreundete sich die kurhessische Regierung endlich am 5. November 1856 mit der ihr von Preußen seit langem nahegebrachten Eisenbahnplanung.

[1] Abl. d. Landr.Ämter, 1.

Es siegte die Erkenntnis, daß das ständige Neinsagen nur dazu führte, daß der Verkehr sich andere Wege außerhalb suchte. Die neue Linie Halle—Kassel versprach auch wirklich ein Erfolg zu werden: Sie war fast schnurgerade, brauchte also keine Konkurrenz zu fürchten, und, wenn sie der Nordbahn Verkehr nahm, so hob sie den Verkehr Kassels gegenüber Guntershausen. In zwei Gutachten beurteilten Sezekorn und Schwarzenberg die geplante Bahn als unter den gegebenen Umständen für Kurhessen günstig. Ähnlich verhielt sich das Landratsamt Witzenhausen, das naturgemäß an der neuen Linie außerordentlich stark interessiert war, in seinem Gutachten vom 2. November 1856. Vom Standpunkt des Kreises Witzenhausen wurde besonders die Gefahr betont, die eine Umgehung Kurhessens bei der Anlage der neuen Bahn mit sich brächte. So waren denn plötzlich alle in dieser Angelegenheit abgegebenen Gutachten darüber einig, die geplante Bahn nach Kräften zu befürworten.

Nicht einig aber war man sich vorläufig noch über den Verlauf der Bahnlinie im einzelnen, und solange Preußen auf der Führung Witzenhausen—Münden bestand, war mit Kurhessen keine Einigung zu erzielen. Wiederum scheiterten die Verhandlungen für zwei Jahre am kurhessischen Eigensinn, obwohl Preußen Beschleunigung angesichts der gesicherten Rentabilität der Bahn verlangt hatte und in Berlin schon Listen zur Aktienzeichnung ausgelegt worden waren. Allerdings hatte auch Preußen dabei reichlich Vorsicht walten lassen. Denn die Aktieneinladung lautete auf „eine Bahn über Nordhausen—Heiligenstadt nach Göttingen resp. Münden". —

Im August 1858 regte Preußen die Wiederaufnahme der Verhandlungen an. Ja, es sprach jetzt sogar den Verzicht auf die direkte Strecke Witzenhausen—Münden aus. Daraufhin wurde am 2. September 1858 der hessische Geheime Oberbaurat Lange zum Bevollmächtigten für den Vertragsabschluß ernannt, doch war dabei Lange ausdrücklich wieder Auftrag gegeben, „die Landeshoheit bezüglich der Konzessionierung vollständig zu wahren und an der Linie über Witzenhausen und Großalmerode festzuhalten". Zum Zustandekommen der Bahn war nach der Ansicht des preußischen Handelsministers v. d. Heydt eine Zinsgarantie nötig, die von beiden Staaten zu übernehmen sei. Preußen bat also um eine diesbezügliche Zusicherung Kurhessens, ohne die eine Zustimmung der preußischen Stände nicht zu erlangen war (2. Oktober 1858). Die lakonische Antwort der Kasseler Regierung hierauf lautete: „Wird nicht genehmigt", und von neuem wurde das Projekt ad acta gelegt.

Immer mehr also mußte Preußen sein großes Interesse an der kurhessischen Durchgangsbahn bekennen[1]. Schon am 15. Februar 1859 hörte

[1] Vgl. oben S. 1141 f.

man wieder, v. d. Heydt lege „einen großen Werth auf das Zustandekommen der Bahn", allerdings nur mit Zinsgarantie. Die kurhessische Regierung aber war durchaus nicht gesonnen, den Plan seiner Verwirklichung näher zu bringen: Am 3. März 1859 wurde er wieder abgelehnt wegen der politischen Lage, die durch den Sieg der Opposition im Landtag und die Schwäche des Ministeriums nach dem Rücktritt Scheffers schwierig genug geworden war. Aber Preußen ließ nicht locker: Am 17. Juni 1859 erklärte die Berliner Regierung sich bereit, finanzielle Beihilfe für den Bahnbau zu leisten, falls die kurhessische gleiches tue. Mit neuen Formulierungen ergab sich die Notwendigkeit neuer Antworten. Allmählich kamen die Verhandlungen über den Staatsvertrag doch in Gang. Am 21. November 1860 wurde der Entwurf vorgelegt; aber noch einmal verzögerte sich der förmliche Vertragsabschluß. Kurhessen begründete die häufigen Stockungen und Unterbrechungen teils mit den Erfordernissen der Klärung des Zinsgarantieplans, „theils dadurch, daß der preußische Kommissar eine Zeit lang nicht instruiert wurde"[1], teils auch damit, daß Preußen zu viele Rechte in Kurhessen haben wollte, wie Telegraph, die Möglichkeit, die Eisenbahn später aufzukaufen u. a. m. Kurhessen beharrte auf absoluter Gleichstellung beider Regierungen, und den Bau auf kurhessischem Gebiet wollte man nur einer nichtpreußischen Gesellschaft anvertrauen (Juli 1861). — Im Grunde lag die Ursache dieser Verschleppung zweifellos in den innerkurhessischen Zuständen: Der Verfassungskampf hinderte die Regierung, Verpflichtungen zu übernehmen, und so erfand sie immer neue Ausflüchte, um die Verzögerungen zu begründen.

D. Vertragsabschluß, Konzessionserteilung und Bau.

Schließlich drohte das Übermaß der Verzögerung doch noch den Plan zum Scheitern zu bringen. Die preußische Regierung wollte ihr Ziel endlich erreichen und stand davor, die Verhandlungen mit Kurhessen aufzugeben und den sofortigen Bau der Konkurrenzbahn mit Hannover zu beschließen. Da aber besserte sich die politische Lage Kurhessens im Januar 1863 wieder so weit, daß ernstliche Verhandlungen geführt werden konnten, und so erhielt am 14. Januar 1863 Lange erneut Vollmachten zum Vertragsabschluß. Da nach wie vor in Preußen auch noch das Interesse für die Bahn über Kassel größer war als das für die Hannoversche Route, so wurde man schnell einig. Am 21. März 1863 wurden die Ratifikationsurkunden durch die Bevollmächtigten Lange und

[1] Hauptprotokoll Kassel 12. Juni 1861. Min. d. Ä., w.

v. Moeller ausgewechselt. — Nach dem Vertragsabschlusse[1] drohte der Verwirklichung des Plans noch einmal eine letzte Gefahr: Der preußische Prinz Karl wandte sich in einem vertraulichen Brief vom 4. April 1863 an den Kurfürsten mit der Bitte, dieser möchte die Eisenbahn von Halle nach Kassel möglichst doch nicht bewilligen, damit er — Prinz Karl — das von seinem verstorbenen Vater[2] für jene Bahn angesetzte Geld zu freier Verfügung erhalte. Sein Interesse sei schon gewahrt, wenn die kurhessische Regierung nur nicht dulde, daß die Bahn nach Kassel geführt würde; die Führung nach Göttingen gehe eher an. Es käme nur auf wortlautmäßiges Vermeiden des Falles der seinerzeit zur Konzessionierung geplanten Bahn an. In diesem Sinne würde ihm auch Genüge getan sein, wenn die Kasseler Regierung keine Konzession an Private erlasse, sondern die Bahn selbst auszuführen erklärte. — Die Antwort vom 16. Mai lautete aber negativ, der Staatsvertrag sei bereits abgeschlossen und der Gesellschaft stehe von Hessen aus nichts mehr im Wege.

Am 26. August 1863 bat die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft um die kurhessische Konzession. In Vorbereitung dieses Schrittes hatte schon am 4. Februar 1863 der preußische Bevollmächtigte v. Moeller mitgeteilt, diese Gesellschaft sei bereit, den Bau der geplanten Bahn zu übernehmen, falls „dieselbe die Concession im Kurfürstenthum Hessen ohne lästige Bedingungen erhalte". Moeller verband mit dieser Mitteilung den Ausdruck der Hoffnung, daß dieser Bewerbung Folge gegeben werden würde. Die Entscheidung ließ aber auf sich warten. Am 28. Oktober 1863 erinnerte die preußische Gesandtschaft zum ersten, und am 26. November 1863 zum zweiten Mal an die kurhessische Antwort. Aber erst am 22. Januar 1864 lag der kurhessische Entwurf einer Konzession für die Gesellschaft vor. Alle Bedingungen konnte diese nicht ohne weiteres eingehen, insbesondere die Vorschrift, daß die Bahn innerhalb von vier Jahren nach Fertigstellung der Baupläne vollendet sein müßte. Der Punkt erhielt den Zusatz: „Das und soweit es der Gesellschaft gelingt, ihre für den Bau zu emittierenden Stammaktien . . . ohne Verlust am Nennwerthe zu begeben" (7. März 1864). — Am 30. April 1864 war mit Hilfe der preußischen Regierung dann die Einigung erreicht; die Konzession lautete auf die Bahn Richtung Halle—Nordhausen—Heiligenstadt—Kassel.

Bis dahin hatte die kurhessische Regierung keinen Aufschluß über die Verhandlungen gegeben, und noch am 21. Oktober 1864 war die

[1] Phil., e.

[2] König Friedrich Wilhelm III.; vgl. oben Seite 1168.

Stände-Versammlung[1] im Ungewissen, ob eine Eisenbahn von Heiligenstadt über Witzenhausen nach Kassel überhaupt und ob sie bald gebaut würde. Die einzige Auskunft, die die Regierung den Ständen zu geben gut fand, lautete dahin: „Die Halle-Nordhausen-Kasseler Bahn ist bereits in Konzession gegeben und wird bis zu dem hier in Betracht kommenden Punkte Arenshausen jedenfalls ausgeführt". Über den Weiterbau innerhalb Hessens sagte diese Mitteilung noch nichts. — In einem energischen Bericht wandte sich darauf der Abgeordnete Jungermann gegen das Verhalten der Regierung[2]. Bei der Halle-Kasseler Bahn erschiene die Verzögerung ganz besonders unbegreiflich, da die Bahn ja nicht auf Staatskosten gebaut werden solle. Die Regierung brauche sie nur an eine Privatgesellschaft zu vergeben. Nachdem endlich die Zustimmung erteilt wäre, bestände die Gefahr, daß der Plan doch noch in Frage gestellt würde, da die Gesellschaft mit dem Bau innerhalb Kurhessens offensichtlich zögerte.

Die Gesellschaft aber wußte sehr wohl, warum sie sich vor dem Bau in Kurhessen scheute. Es sollten dem kurhessischen Innenministerium die Baupläne der Halle-Kasseler Bahn zur Feststellung vorgelegt werden, und laut Konzession mußte sich die Gesellschaft dann nach den Wünschen des Ministeriums richten. Da aber von der Kasseler Regierung der allerkostspieligste Teil des ganzen Baues, nämlich die Führung über Großalmerode, vorgesehen war, so zögerte die Gesellschaft den Bau in Kurhessen solange hinaus, bis 1866 durch die Annexionen Kurhessens und Hannovers die Linienführung über Eichenberg—Münden—Kassel plötzlich möglich wurde. Die vom hessischen Kurfürsten vorgesehene Linie über Großalmerode ist unter preußischer Verwaltung erst viel später und nur als Nebenbahn gebaut worden.

Letzte Pläne und Ausbauten des kurhessischen Eisenbahnsystems.

In der letzten kurhessischen Zeit ergaben sich nur noch Eisenbahnplanungen, die mehr oder weniger mit den soeben geschilderten jüngsten und doch wichtigsten Schlagadern des kurhessischen Netzes, den großen Hauptbahnen Bebra—Hanau und Halle—Kassel zusammenhingen, sie ergänzen und mit dem übrigen deutschen Eisenbahnsystem abstimmen sollten. Daneben sind nur noch einige kleinere Linienplanungen zu erwähnen, die eisenbahnfernere Gegenden Kurhessens aufschließen oder die Bedeutung einzelner Knotenpunkte heben sollten.

[1] Abl. d. Stände, f.

[2] 26. Oktober 1864, Beilage 77, vgl. auch oben Seite 1439.

A. Eichenberg—Göttingen, Bebra—Eichenberg.

Schon vor der eigenen Vollendung ließ das Streckenprojekt der Halle-Kasseler Bahn zwei weitere bedeutsame Anschlußbahnplanungen in die Erscheinung treten, die beide eine Beschleunigung des Nord-Süd-Verkehrs bringen sollten. Die erste von ihnen ist die Linie Göttingen—Arenshausen (Eichenberg), die ohne den Plan Halle—Kassel insofern gar nicht zu verstehen ist, als diese Planung an ihrem Südende (Eichenberg) direkt mit einer Benutzung der Bahn Kassel—Halle bis Leinefelde rechnete und ab dort erst eine geplante Fortsetzung: Leinefelde—Gotha nach Süden zur Thüringer bzw. Werrabahn in Eisenach erhalten sollte. Es war also wieder der schon oben oft erwähnte gegen Kurhessen gerichtete Umgehungsplan. — An zweiter Stelle ist dann die als Gegenzug gegen diese Bahn gedachte kurhessische Linie Bebra—Witzenhausen (Eichenberg) zu nennen, die jene ausländische Umgehungslinie, mindestens in ihrem südlichen Teil, überflüssig machen sollte.

Noch während des Wettlaufs zwischen Hannover und Kurhessen um die von Preußen geplante zweite Ost-West-Durchgangsbahn gedachte Hannover, für den Fall, daß es zur kurhessischen Lösung käme, gegen das kurhessische Stück dieser Halle-Kasseler Bahn die Konkurrenzbahn Arenshausen—Göttingen herauszubringen, und zwar sollte diese Strecke fertiggestellt werden, bevor die Strecke Kassel—Witzenhausen vollendet wäre. Auf diese Weise beabsichtigte Hannover, den westfälisch-sächsischen Verkehr der neuen Linie im vorhinein über Göttingen und an die Hannoversche Südbahn heranzulenken und zu gewöhnen. Die deswegen halb neidische, halb ärgerliche Auffassung in der Kasseler Ständeversammlung bezeichnete diese Handlungsweise als: „. . . wie es von der für die materiellen Interessen so sehr thätigen hannoverschen Regierung im voraus zu erwarten war . . .“[1]. Jedenfalls machte dieser Hannoversche Plan, der in der Tat von vornherein die kurhessische Fortsetzung der Halle-Kasseler Bahn stark entwerten konnte, den kurhessischen Verkehrspolitikern erhebliche Sorge. — Andererseits aber konnte das Schlimme auch zum Guten sich kehren, wenn man die kurze hannoversche Strecke bis Eichenberg unter dem Gesichtswinkel einer anderen schon länger geplanten kurhessischen Bahn, nämlich der Verbindungsstrecke ab Eichenberg nach Bebra, durch das Tal der Sontra betrachtete. Für diese Bahn konnte die hannoversche Linie eine sehr erwünschte Verlängerung sein. Der Bau dieser kurhessischen Strecke aber empfahl sich schon aus Gründen des Binnenverkehrs, denn er schloß eine der industriellsten Gegenden des Kurstaates an das deutsche Eisenbahnnetz an. Wenn im Anschluß an die kurhessische Strecke Bebra—

[1] Abl. d. Stände, f.

Eichenberg auch deren nördliche Verlängerung nach Göttingen gesichert war, so bedeutete dieser Bahnzusammenschluß die in diesem Gebiete überhaupt größtmögliche Abkürzung für den großen durchgehenden Nord-Süd-Verkehr. Da konnte keine Gothaer und keine Werrabahn in Wettbewerb treten, allerdings aber — und das mußte bei der hessischen Regierung wieder schwer ins Gewicht fallen — diese kurhessische Verteidigung erfolgte auf Kosten des Kasseler Verkehrsbesitzstandes. Aber durch teilweises Opfern bewahrte man sich vor ganzem Verlust, und so wurde der erste Antrag auf Schaffung der Bahn Bebra—Eichenberg am 23. März 1863 von Schöttler in der Stände-Versammlung gestellt[1]. Der Ausschuß für Eisenbahnangelegenheiten befürwortete den Plan (am 4. Mai 1863), und durch einstimmigen Beschluß der Stände wurde am 11. Mai 1863 ein entsprechender Antrag an die Regierung gestellt. Fast ein Jahr verging, bis am 20. April 1864 eine sehr unbestimmt gehaltene Antwort kam. Darauf erstattete am 16. Juni 1864 Harnier einen ausführlichen Bericht zu diesem Plan. Die Sache sei zu dringend, als daß sie auf sich beruhen könnte. Zunächst sei für die Industrie des Werratals eine Eisenbahn lebensnotwendig. Zweifel könnten allerdings bestehen, ob die Bahn über Eschwege[2] geführt werden sollte, oder ob aus Sparsamkeitsrücksichten es nicht rätlicher sei, diese Stadt zu umgehen und nur durch eine Zweigbahn anzuschließen. Weiter würde diese Bahn aber auch zweifellos große Vorteile für die Bebra-Hanauer Bahn bringen. Um die Rentierung brauche man sich keine Sorge zu machen und das erforderliche Baukapital ließe sich durch einen Vertrag mit Rothschild leicht beschaffen. — Dieser Darlegungen ungeachtet hätte die Kasseler Regierung nach bewährter Methode gewiß einige Jahre verstreichen lassen, ohne zu dem Plane Stellung zu nehmen, wenn er nicht durch außenpolitische Ereignisse beschleunigt worden wäre, nämlich dadurch, daß Hannover die Konzession für die Linie Göttingen—Arenshausen tatsächlich erteilte, und zwar unter der ausdrücklichen Bedingung, daß auch in Leinefelde eine Anschlußbahn von der Bahn Halle-Kassel nach Gotha gebaut werde. In dieser Form konnte die hannoversche neue Bahn nur gegen Kurhessen gerichtet sein, und die Erregung und Bestürzung aller Eisenbahnfreunde in Kassel war, als diese Tatsache am 21. Oktober 1864 bekannt wurde, entsprechend groß. Man hoffte nun, daß die Göttingen-Gothaer Bahn überflüssig würde, wenn erst die kurhessische Strecke Bebra—Witzenhausen gebaut wäre. Aber Eile tat jetzt dringend

[1] Abl. d. Stände, f.

[2] Angeblich sollen sich die Stadtväter von Eschwege gegen eine Eisenbahnverbindung ausgesprochen haben. Für diese Nachricht aus mündlicher Quelle wurde in den Akten kein Beleg gefunden.

not, und deswegen riet der Ausschuß nunmehr zum Bau auf Staatskosten. Die Regierung wollte sich zwar noch immer Zeit lassen, aber Harnier wiederholte am 1. Mai 1865 seinen Antrag, zumal der Bau der Verbindung sowohl ab Göttingen wie bis nach Gotha gesichert war. Unter diesen Umständen kam am 17. Juni 1865 endlich die Zusage der Regierung, daß die Vorarbeiten für die Strecke Bebra—Witzenhausen in Angriff genommen werden sollten und man zum Bau auf Staatskosten entschlossen sei. Zunächst bezog sich die Erklärung zwar noch nicht auf den Bau selbst, sondern nur auf die „Ausarbeitung eines speziellen Bauprojektes“[1], aber die größten Widerstände waren damit doch beseitigt, und der Bau konnte in absehbarer Zeit ausgeführt werden. Er hat alle auf ihn gesetzten Erwartungen erfüllt. Die Strecke stellt in der Tat mit ihren beiderseitigen Fortsetzungen Göttingen—Eichenberg und Bebra—Hanau bzw. Gemünden die kürzeste und beste Linie für den großen Durchgangsverkehr Hamburg-Süddeutschland dar. Ihre Vollendung bedeutete auch den Zusammenbruch des großen Göttingen-Gothaer Fernverkehrsleitungsplanes, aber auch der starke Rückschlag für den Kasseler Hauptbahnhof blieb nicht aus. Nur noch ein Teil der durchgehenden Schnellzüge wird seitdem über Kassel und die Main-Weser-Bahn geführt. Doch mögen auch eisenbahnbau- und betriebstechnische Gründe, wie z. B. der Charakter des Kasseler Bahnhofs als Kopfbahnhof, an diesem Verkehrsrückgang mit Schuld tragen.

B. Marburg—Siegen (Marburg—Fulda).

Die letzten Pläne und Bauten des Kurstaates betreffen Bahnen im Westen und Osten, bei denen das Ziel, dem Binnen- und dem Verkehr mit den unmittelbaren Nachbarn Erleichterungen zu bieten, verbunden wurde mit dem Zweck, bessere Anschlüsse an den Großverkehr der betreffenden Richtungen zu erreichen. — Zunächst ist in diesem Sinne der Plan einer Eisenbahn von Siegen nach Marburg zu nennen, der wahrscheinlich durch eine 1851 in Gummersbach erschienene Schrift von W. Glaser und W. Nohl: „Memorial der projectirten Elberfeld-Hückeswagen und Cöln-Hückeswagen-Siegen-Marburger Eisenbahn“ angeregt worden ist. In diesem Aufsatz wurde ein ernsthaftes Bedürfnis, Westdeutschland durch die Täler der Sieg und der oberen Wupper zur Lahn hin zu verbinden, behauptet. Die Industrien des oberen Rothaargebirges brauchten dringend billigeren Brennstoff, wenn sie lebensfähig bleiben sollten. Diese Verbindung bedeute auch — die Verfasser nahmen den Mund recht voll — eine „direkte Verbindung Englands, Belgiens und Hollands mit dem südlichen und mittleren Deutschland“; ungeheuren Verkehr würde die

[1] Phil., f.

Strecke haben; denn an ihren Anfangs- und Endpunkten lägen bedeutende Städte und überall herrsche in dem von ihr durchzogenen Gebiete Industrie und Gewerbefleiß. — Die preußische Regierung dachte zunächst anders darüber[1]. Andere Bahnen waren 1851 wichtiger, und der Plan wurde noch nicht ins Auge gefaßt. Eine zweite, dann 1852 erschienene „Denkschrift über die Sieg-Ruhr-Bahn" wiederholte den Hinweis auf die große Bedeutung einer Eisenbahn in dieser Gegend in Hinblick auf die vorhandene Industrie noch einmal. Die Betonung lokalen Einzelinteresses trat demgegenüber zurück, insbesondere war die Linienführung im einzelnen und insbesondere auch die Frage, an welchem Platze die Einmündung in die Main-Weser-Bahn vorgesehen werden sollte, in dieser Schrift offen gelassen. Zur Wahl standen praktisch Marburg und Wetzlar-Gießen. Die Marburger Strecke hatte — ganz abgesehen von den besonderen kurhessisschen Interessen — den Vorteil der geringeren Streckenlänge, und dementsprechend wurden zwischen Marburg und Laasphe vorbereitende Vermessungen eingeleitet. Bei der weiteren Behandlung verfiel man indessen wieder in den gleichen Irrtum, der ein Jahrzehnt zuvor die Bauten der Nord- und Main-Weser-Bahn lange Zeit unnötig verzögert hatte. Die Antragsteller sahen die geplante Bahn — geographisch durchaus nicht mit Unrecht— als die naturgemäße Fortsetzung der Strecke Halle—Nordhausen—Kassel an, glaubten deshalb, daß diese westliche Linie nur in Gemeinschaft mit der Verbindung zu den östlichen preußischen Provinzen gebaut werden könnte, sahen also die Konzession der östlichen Bahn als Voraussetzung auch für ihre Bahn an und widersetzten sich daher nicht dagegen, daß die Verhandlungen über beide Bahnen parallel geführt wurden. Diese enge Verbindung mit der Linie Halle—Kassel hatte aber natürlich wieder zur Folge, daß auch über diese westliche Bahn lange keine Entscheidung gefällt wurde. Der erste Entwurf eines preußisch-kurhessischen Staatsvertrages für die Bahn kam im Februar 1860 zur Vorlage, zu einem Abschluß aber führte er nicht. Nachdem dann im September die Verhandlungen neu aufgenommen worden waren, gelang es bis zum 15. Dezember 1860 zwar, den Vertrag bis auf wenige Unstimmigkeiten mehr stilistischer Natur fertigzustellen. Aber durch die Verhandlungsschwierigkeiten bezüglich der Halle-Kasseler Bahn ergaben sich neue Verzögerungen. Seit 1860 nahm auch Hessen-Darmstadt an den Verhandlungen teil, das inzwischen die Linienführung über die darmhessische Stadt Biedenkopf durchgesetzt hatte. Zur endgültigen Einigung kam es erst am 10. Oktober 1862, und am 23. Februar 1863 wurde der Staatsvertrag über diese von Siegen über Biedenkopf im Zuge des Lahntals geführte Bahn nach der

[1] Min. d. Ä., v.

Main-Weser-Bahn abgeschlossen. Der Einmündungspunkt hier war noch nicht endgültig festgelegt. — Die Lahn erreicht schon bei Cölbe die Main-Weser-Bahn. Dringende Gesuche aus Marburg[1] aber baten, man möge die neue Bahn nicht schon in Cölbe enden lassen, sondern bis Marburg durchführen. Man möge bedenken, welch einen Rückschlag für Kassel die Verlegung des Knotens zwischen Main-Weser- und Nordbahn auf Guntershausen bedeutet habe und es gelte, zu vermeiden, daß es Marburg ebenso gehe. Diese Stadt habe in den letzten Jahren mit der Garnison und dem Obergericht viel verloren, und, da die neue Bahn nur eine ganz kurze Strecke durch Kurhessen führe, sei doch wohl der entscheidende Grund für die „diesseitigen" Verhandlungen, daß man damit einen neuen Aufschwung Marburgs im Auge habe. Man dürfe nicht zulassen, daß aller Verkehr über Gießen gehe. Marburg könnte durch die Bahn Stapelplatz für das industriereiche Siegerland werden. — Tatsächlich wurde denn auch demnächst die westfälische Bahn bis nach Marburg hereingeführt.

Die Zukunftsträume jener Eingabe verwirklichten sich deswegen aber doch keineswegs. Durch das unnötige Zögern der Kasseler Regierung war es den schnelleren Darmstädter Politikern gelungen, allen g. F. möglichen Auswirkungen des kurhessischen Plans durch eine wichtigere Bahn zuvorzukommen und die Stadt Gießen zu einem großen Eisenbahnknotenpunkt zu entwickeln. Die 1864 schon eröffnete Strecke Gießen—Siegen entzog dem kurfürstlichen Oberhessen einen großen Teil seines bisherigen Verkehrs, und dazu kam auch noch die Gefahr der Verlängerung dieser Strecke durch die mit Bayern gemeinsam geplante weiter oben[2] schon erwähnte Linie Gießen—Gemünden, womit dann der Verkehr Köln-Bayern gefaßt werden sollte. Wenn dieser Plan verwirklicht wurde, kam als Hauptbahn die Verbindung Marburg-Siegen nie mehr in Frage. Demgegenüber versuchten die Marburger durch eine Eingabe vom Januar 1865 die Regierung zu schnellem Handeln zu gewinnen. Sie hielten es für nötig, daß als Verlängerung noch die Bahn Marburg-Fulda mit der (alten Rhönbahn-) Fortsetzung nach Schweinfurt oder Meiningen gebaut würde und der Staat die Zinsgarantie übernehme, zu deren Bewilligung die Stände auch durchaus bereit wären. Die Gefahr der Konkurrenzbahn (Siegen-)Gießen-Gelnhausen (-Bayern) sei zu groß, als daß mit weiteren Entschlüssen noch lange gezögert werden dürfte.

Bevor indessen Entscheidungen über die hessischen Bahnen östlich der Main—Weser—Linie fielen, ergab sich ein gewisser Ausgleich zwischen den Marburger und Gießener westlichen Linien: Am 1. Mai 1866 fragte die Darmstädter Regierung an, ob die Konzession für die Siegen-

[1] Min. d. Ä., v, Gesuch des Marburger Stadtrats.

[2] Vgl. oben Seite 1439.

Marburger Bahn an die für den Bau in Aussicht genommene Bergisch-Märkische Gesellschaft erteilt und ein neuer Staatsvertrag abgeschlossen werden sollte. Die Großherzogliche Regierung schlug vor, die Marburger Bahn nicht ab Siegen, sondern von dem weiter nördlich gelegenen Altenhundem über Biedenkopf nach Marburg zu führen. Damit trat der Wettbewerbscharakter der Gießener (nach Siegen führenden) und der Marburger (nach Altenhundem gerichteten) Westbahn mehr zurück und außerdem entsprach die darmstädterseits nunmehr vorgeschlagene Linienführung auch durchaus der Zielsetzung einer Denkschrift des Marburger Komitees über die Lenne-Lahn-Bahn. Insofern ging man also mit Hessen-Darmstadt durchaus einig. Wenn aber die großherzogliche Regierung in ihrem Vorschlag dann auch noch beantragte, von der Marburger Bahn ab Biedenkopf eine Linie über Gladenbach nach Gießen abzweigen zu lassen, so mußte dieser Teil des Vorschlags nicht nur von dem Marburger örtlichen Komitee abgelehnt werden. — Bis heute ist diese Zweigbahn weder als Neben- noch als Kleinbahn gebaut worden. —

Auch die von den Marburgern gewünschte Bahn Marburg—Fulda ist niemals zur Ausführung gelangt. In der Tat war sie mit dem älteren und wirtschaftsgeographisch und politisch überlegenen darmstädtisch-bayerischen Bahnprojekt der Linie Gießen—Gelnhausen—Partenstein[1], in der man eine Ablenkung des holländischen und niederrheinischen Verkehrs mit Bayern und Österreich direkt zur Bayerischen Westbahn erblickte, nicht auf einen Nenner zu bringen. Durch den Bau der Bahn Gießen—Gelnhausen wurde die Strecke Marburg—Fulda zwecklos und überflüssig. Dazu kam, daß in Hessen-Darmstadt für Gießen—Gelnhausen das Baukapital schon bereitgestellt war, und so ist denn später die Bahn Gießen—Gelnhausen nach diesem Vorhaben gebaut worden, trotzdem Kurhessen geldliche Beteiligung an diesem Bahnbau ablehnte. Die große Zukunft ist aber auch dieser Bahn, von der man als holländisch-bayerischem Verbindungsweg geträumt hatte, nie beschieden gewesen. Denn die bayerische Fortsetzung von Gelnhausen nach Partenstein ist nie ausgeführt worden; — angesichts der zähen Haltung Bayerns beim Bau der Fulda-Hanauer Bahn zugunsten der Bahn Gießen—Gelnhausen —Partenstein erscheint das zunächst erstaunlich, es ist aber doch sehr wohl verständlich, wenn man sich klarmacht, daß das größere bayerische Interesse nicht auf Schweinfurt, nicht auf Gemünden und nicht auf Partenstein, sondern auf seinem westlichsten Ausfallpunkt, d. h. Aschaffenburg (bzw. Hanau) liegen mußte. — Jedenfalls war das Großherzogtum Hessen für seine oberhessische Bahn damit um eine große Hoffnung, und auch Kurhessen um eine gewisse Erwartung gebracht: Gelnhausen durfte nicht die erhofften Vorteile als Eisenbahnknotenpunkt genießen.

[1] Phil., g.

In gewissermaßen örtlichem Zusammenhange sei hier schließlich noch des Eisenbahnplans Marburg—Warburg gedacht, und zwar als eines Planes, um den die kurhessische Regierung sich überhaupt nie bekümmert und der doch später seine Ausführung gefunden hat. Die an dem Bau der Marburg-Warburger Bahn[1] interessierten Bürgermeistereien haben diesen Plan seit Mitte der 50er Jahre auf eigene Ortskosten untersucht, ohne daß sie durch die Regierung dabei unterstützt worden wären. In einigen Dörfern entstanden denn auch wegen der unvermeidlichen Kosten Schwierigkeiten und wollten die Gemeinderäte das Geld lieber zu anderem Verkehrszweck, d. h. zum Wegebau, verwenden. Erst 1864, also sozusagen in Kurhessens letzter Stunde, wurden einmal ganze 175 Gulden aus öffentlichen Mitteln übernommen. Aber die Bauernzähigkeit hatte sich deswegen doch bewährt: Die Bahn ist von Preußen gebaut worden und als Nebenbahn heute in ihrer ganzen Länge in Betrieb.

C. Schmalkalden.

Es bleiben nur noch die Eisenbahnpläne um die Exklave Schmalkalden zu erwähnen. Dieser durch Waldreichtum und Kleingewerbe ausgezeichnete kurhessische Kreis gehörte zum Verkehrsgebiet der Werrabahn[2], und seine Bewohner nahmen an den über diese seit 1841 geführten Verhandlungen naturgemäß regsten Anteil. Zur Erweiterung seines Absatzgebietes konnte Schmalkalden den Anschluß an die Eisenbahn nur zu gut gebrauchen. Am liebsten hätte man es gesehen, die Bahn hätte ihren natürlichen Weg im Werratal verlassen und die Stadt Schmalkalden unmittelbar berührt. Im August 1850 wurde bei den Ständen[3] beantragt, sie möchten dafür sorgen, daß die Werrabahn über Schmalkalden geführt würde; aber bei diesem außerhessischen, und von ihm mit allen zu Gebote stehenden Mitteln grundsätzlich bekämpften Bahnunternehmen hatte Kurhessen es weniger als irgendwo in der Hand, auf die Richtungsführung Einfluß zu nehmen. So blieb die Exklave lange ohne Bahn. Die Stände ließen es an Angriffen hierwegen nicht fehlen. 1864 wurde ausgeführt[4], man könnte den Kreis mittels einer Zweigbahn Wernshausen—Schmalkalden wirtschaftlich retten; seine Bewohner aber seien zu arm, um die Mittel für den Bau einer solchen Privatbahn aufzubringen. — Aber auch dieser Vorstoß hatte in kurhessischer Zeit keinen Erfolg. Erst im Jahre 1874 gelang es der Stadt Schmalkalden, die Zweigbahn Wernshausen—Schmalkalden zu bauen und damit war dann dem Kreis der langersehnte Anschluß an das deutsche Eisenbahnnetz beschert[5].

[1] Abl. sonst. Beh., d. [2] Vgl. S. 1431 ff. [3] Abl. d. Stände, d.
[4] Abl. d. Stände, f. [5] A. v. Mayer, S. 62.

Schluß.

In der kurhessischen Eisenbahnpolitik sind grundlegende Fehler gemacht worden, die im wesentlichen darauf beruhen, daß man die altüberkommene partikularistische Straßenpolitik auf das Eisenbahnwesen übertrug. Die Linienführung der ersten Bahnen läßt diesen Fehler schon zur Genüge erkennen, man denke nur an die Anlage der Nordbahn! Die gleichen Fehler wiederholen sich bei den späteren Bahnen. Kurfürst und Regierung lernen nicht aus den Erfahrungen der Linien des Eisenbahnbauprogramms, und nur unter den allergrößten Mühen gelingt es später, die wichtigsten Linien überhaupt durchzusetzen.

Was die Zeitgenossen besonders erbitterte, war die unverantwortliche Politik des Zögerns, die von der kurhessischen Regierung zum Teil aus außenpolitischen Gründen, zum Teil durch die taktische Verwendung der Eisenbahnpolitik während des Verfassungskampfes betrieben wurde. Auch hier war unnötiges Verzögern der Eisenbahnbauten die unvermeidliche Folge.

Die Einverleibung 1866 bildete für die eisenbahnpolitische Geschichte Kurhessens insofern keinen organischen Abschluß, als weder die ostwestliche Bahn Halle—Kassel noch die nordsüdliche Bahn Bebra —Hanau vollendet, das kurhessische Bahnsystem also noch durchaus zu keiner abgerundeten Gestaltung gelangt war[1]. Aber wenn man auch Kurhessens Regierung für die über ein ganzes Menschenalter hin verschleppte Bauversäumnis das voll gerüttelte Maß Schuld zuweist, das sie ebenso sehr, ja noch mehr als die meisten anderen Kleinstaaten im damaligen Deutschland verdient, so fällt doch die größere Hälfte all der Schuld den unglückseligen damaligen deutschen Verhältnissen zu. Mit dem Augenblick der Einverleibung hörte notwendigerweise jedes politische Sonderwesen des bisherigen kurhessischen Eisenbahnbegriffs ohne weiteres auf. Und lediglich administrativ können vielleicht noch die abschließenden Mitteilungen interessieren, daß die hessische Nordbahn durch den preußischen Staat auf Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb genommen und der Kasseler Eisenbahndirektion unterstellt wurde, bis sie von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft 1868 angekauft wurde und damit zur Eisenbahndirektion Elberfeld kam[2]. Die kurhessischen Staatsbahnen kamen schon 1866 sofort unter königlich preußische Verwaltung. Für die im Bau befindliche Bebra-Hanauer Bahn wurde eine besondere Direktion in Kassel errichtet, die 1874 nach Frankfurt verlegt wurde. Auch wurde dieser Frankfurter Eisenbahndirektion die Zweigbahn Elm—Gemünden unterstellt, die 1872 eröffnet wurde. Die Frankfurt-Hanauer Bahn ging in den 70er Jahren zunächst zwar in den Besitz der hessischen Ludwigsbahn über[3]; mit dieser wurde sie dann aber durch den preußisch-hessischen Staatseisenbahngemeinschaftsvertrag vom Jahre 1898 doch ebenfalls noch vor dem neuen Jahrhundert Glied der großen und mit Grund so hochgerühmten preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

[1] Kurhessen hatte bei seiner Einverleibung 151 km Staats- und 164 km Privatbahnen. [2] A. v. Mayer, S. 711 ff. [3] a. a. O., S. 120.

Die Reichsbahnversicherungsanstalt, die Reichsbahnbetriebskrankenkassen, die Angestellten-, Unfall- und Arbeitslosenversicherung bei der Deutschen Reichsbahn im Jahr 1937[1].

Von

Reichsbahnamtsrat **Kuhatscheck**

bei den Eisenbahnabteilungen des Reichsverkehrsministeriums.

Schon in seinem Buch „Mein Kampf" hat der Führer und Reichskanzler auf die wichtigen Aufgaben hingewiesen, die die Sozialpolitik in Deutschland zu erfüllen hat. Es ist einleuchtend, daß er nach der Machtübernahme im Jahr 1933 auch dem engeren Gebiet der Sozialversicherung, die der Fürsorge für die ärmeren Schichten des deutschen Volks in Krankheitsfällen, Unfallschäden, Arbeitslosigkeit, Erwerbsunfähigkeit und Not durch Alter und Tod dient, aber durch unzureichende Maßnahmen der früheren Systemzeit und durch die verhängnisvollen Auswirkungen der damaligen Wirtschaftskrise in schwerste Not geraten war, ja fast dem Zusammenbruch nahe schien, seine besondere Aufmerksamkeit und Liebe zugewandt hat.

Es ist bekannt, wie der geniale Führer die schwere Wirtschaftskrise, die ungeheure Arbeitslosigkeit durch sein zielbewußtes, Freund und Gegner gleichmäßig in Erstaunen setzendes Vorgehen überwunden hat. Von den sechs bis sieben Millionen Arbeitslosen zu Beginn des Jahrs 1933 ist heute nur ein geringer, kaum nennenswerter Bruchteil übrig geblieben. Der zielbewußte Aufbau des Wirtschaftslebens hat die Arbeitslosenversicherung fast bedeutungslos gemacht. Ihre Mittel konnten anderen besseren Zwecken dienstbar gemacht werden. Auf den sonstigen Gebieten der Sozialversicherung, die fast vier Milliarden RM jährlich zugunsten der deutschen Volksgenossen aufwendet, insbesondere auf dem Gebiet der Rentenversicherung, ist die Gesetzgebung Adolf Hitlers während der ersten fünf Jahre nach der Machtübernahme besonders durch drei Gesetze gekennzeichnet:

1. Das Gesetz über die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Invaliden-, der Angestellten- und der knappschaftlichen Pensionsversicherung vom 7. Dezember 1933 (Sanierungsgesetz),

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1077.

2. das Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 (Aufbaugesetz),
3. das Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung vom 21. Dezember 1937 (Ausbaugesetz).

Das erste Gesetz[1] enthält nicht nur das feierliche Bekenntnis der Reichsregierung zur endgültigen Sanierung der großen Rentenversicherungszweige, sondern auch ein Versprechen für das deutsche Volk, daß im nationalsozialistischen Staat der Lebensabend des deutschen Arbeiters unter allen Umständen gesichert sein muß. Es will die dauernde Leistungsfähigkeit der Invaliden- und Angestelltenversicherung sicherstellen. Beitrag und Leistungen sollen in ein gesundes und gerechtes Verhältnis gebracht werden. Es vertritt danach die grundsätzliche Auffassung von der Notwendigkeit der Rückkehr vom Umlage- zum Anwartschaftsdeckungsverfahren, wenngleich die Deckungsfrage, die Durchführung der unvermeidlichen Beitragserhöhung, zunächst noch offen blieb, die erst nach der nunmehr erreichten Senkung der Arbeitslosenziffer durch eine Beitragsübertragung von der Arbeitslosenversicherung auf die Rentenversicherung gelöst werden sollte. Das Gesetz vereinfacht weiter die Rentenberechnung, stellt andererseits aber auch den Grundsatz auf, daß die Renten nur dann gezahlt werden dürfen, wenn die Voraussetzungen für die Annahme von Invalidität und Berufsunfähigkeit objektiv tatsächlich gegeben sind.

Das Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934[2] will die Zersplitterung und die Unübersichtlichkeit in der Sozialversicherung beseitigen, um durch eine einheitliche Zusammenfassung ihre Leistungsfähigkeit zu stärken. Die Bedeutung des Gesetzes liegt somit in der Zusammenfassung und Vereinfachung der Verwaltung. Die Zahl der Versicherungsträger wurde verringert, die Zusammenarbeit zwischen Kranken- und Rentenversicherung gefördert, die staatliche Aufsicht einheitlicher gestaltet und verstärkt. So konnte z. B. seit 1933 die Zahl der Krankenkassen um mehr als 1500 vermindert werden[3]. Die bei der Deutschen Reichsbahn vorhandenen sieben Arbeiterpensionskassen der früheren Ländereisenbahnverwaltungen wurden in einer einzigen Versicherungsanstalt, der Reichsbahnversicherungsanstalt, zusammengeschlossen, die für die versicherungspflichtigen Bediensteten der dem Reichs- und Preußischen Verkehrs-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1366 ff.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1935, S. 1465 ff. und S. 1470.

[3] Nach dem Jahresbericht des Reichsversicherungsamts waren im Jahr 1936 vorhanden 4691 Träger der Krankenversicherung, 268 der Unfallversicherung, 31 der Invalidenversicherung, 2 der knappschaftlichen Versicherung und 1 der Angestelltenversicherung.

minister nachgeordneten Behörden nunmehr allein die Aufgaben der reichsgesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung zu erfüllen hat. Sie ist gleichzeitig Träger der Krankenversicherung für gewisse Gemeinschaftsaufgaben, während die Krankenkassen wieder für sie die rein örtlichen Aufgaben der Invalidenversicherung durchzuführen haben.

Besonders günstig haben sich auch die Vorschriften des Aufbaugesetzes über die gemeinsame Verwaltung der Krankenkassenrücklagen ausgewirkt. Die zentrale Zusammenfassung ihrer Rücklagen bei den Trägern der Invalidenversicherung gewährleistet nicht nur einen größeren Ertrag dieser Vermögen, sondern auch eine größere Stetigkeit in den Beitragssätzen. Weiter wurde die vorbeugende Gesundheitsfürsorge bei den Trägern der Invalidenversicherung zusammengefaßt und planmäßiger gestaltet.

Das Gesetz hat endlich auch den Führergrundsatz in der Sozialversicherung eingeführt. Als alleiniger Willensträger der Versicherungseinrichtung waltet fortan ein Leiter, ihm ist ein Beirat beigegeben, dem aber nur die Aufgaben einer beratenden Körperschaft zukommen. Die Beiräte geben aber dem Versicherten und den Betriebsführern Gelegenheit, an ihrer Versicherung mitzubauen. Das gleiche gilt für die Ärzteschaft, die durch ihre als Vertrauensärzte tätigen Vertreter gleichfalls zur Mitarbeit in Organisation und Verwaltung berufen ist. Die Durchführung dieses umfangreichen und bedeutenden Gesetzes machte zahlreiche Verordnungen und Erlasse notwendig.

Das dritte Gesetz endlich, das Ausbaugesetz vom 21. Dezember 1937, brachte zunächst die endgültige Sanierung der Invaliden-, Angestellten- und knappschaftlichen Pensionsversicherung, die durch das Gesetz vom 7. Dezember 1933 bereits eingeleitet war und weiter einen beachtlichen Ausbau der Leistungen, und zwar durch eine Beitragsübertragung von der Arbeitslosenhilfe auf die Rentenversicherung und weiter durch die Bereitstellung von Reichsmitteln. Nach dem Vorspruch des Gesetzes macht die Überwindung der Arbeitslosigkeit den Weg frei, den Bestand der Reichsversicherung des deutschen Volks endgültig sicherzustellen und den Ausbau ihrer Leistungen nach nationalsozialistischen Grundsätzen einzuleiten. Vordringlich ist für das deutsche Volk die Erleichterung der Heirat, die Verbesserung der Renten für Jugendliche, für Kinderreiche und Kriegsteilnehmer, die Anpassung der Reichsversicherung an die wieder errungene Wehrfreiheit und den Reichsarbeitsdienst, außerdem für den unter schwerer Berufsgefahr arbeitenden Bergmann eine Erleichterung im Beitrag und die Erhöhung seiner Rente. Auf die Einzelheiten des bisher in der Artikelfolge in dieser Zeitschrift noch

nicht behandelten Gesetzes wird in den nachfolgenden Abschnitten noch näher eingegangen werden.

Auch sonst sind auf dem Gebiet der Sozialversicherung in den ersten fünf Jahren der Regierung Adolf Hitlers durch eine Reihe einzelner Gesetze und Verordnungen die Leistungen weiter ausgebaut worden. Es sei hier nur erinnert in der Krankenversicherung an die Ermäßigung der Gebühren für den Krankenschein, die Erleichterung der Wartezeiten in der Familienhilfe und in der Familienwochenhilfe sowie allgemein bei den Wartezeiten für die Arbeitsdienstpflichtigen, an die Erleichterung der Gewährung von Mehrleistungen, in der Unfallversicherung an die Erweiterung der Entschädigungen für Berufskrankheiten, in der Invaliden- und Angestelltenversicherung sowie knappschaftlichen Versicherung an die Erleichterungen im Anwartschaftsrecht anläßlich der Durchführung des Berufsbeamtengesetzes und der Teilnahme an militärischen Übungen, an die erleichterte Wanderversicherung und die wiederholten Erleichterungen der Ruhensvorschriften und vieles andere mehr.

Das Gesetz vom 21. Dezember 1937 konnte gewissermaßen als ein vorläufiger Abschluß der dringendsten Arbeiten auf dem Gebiet der Sozialversicherung angesehen werden. Die Aufgaben, die den Versicherungsträgern aus den genannten Gesetzen erwuchsen, waren auch so zahlreich und schwierig, daß eine Atempause durchaus angebracht erschien, zumal einzelne aber nicht unwichtige Fragen des Aufbaugesetzes auch im Berichtsjahr noch nicht gelöst werden konnten. Doch werden die Versicherungsträger und nicht zuletzt die der Deutschen Reichsbahn aufs neue vor große Aufgaben gestellt. Sie erwachsen ihnen aus der Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich und für die Deutsche Reichsbahn aus der sich daraus ergebenden Überleitung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn[1]. Bei der Eigenart der Personalverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen tritt nicht so scharf wie bei der Deutschen Reichsbahn die Trennung in Wohlfahrtseinrichtungen der Arbeiter und Beamten in die Erscheinung. So fehlen dort Einrichtungen, die der Deutschen Reichsbahnversicherungsanstalt entsprechen. Die im Arbeiterverhältnis beschäftigten Bediensteten waren bisher ohne eine Alters- und Hinterbliebenenversicherung, da für sie bei der Bahnverwaltung eine solche nicht vorgesehen war und die gewerbliche Sozialversicherung Österreichs auf die Gefolgschaft der Bundesbahnen nicht anwendbar war. In der Krankenversicherung, die im allgemeinen wohl den Verhältnissen in der gesetzlichen Krankenversicherung der Reichsbahnbetriebskrankenkassen ent-

[1] Inzwischen sind auch noch die sudetendeutschen Bahnen hinzugekommen.

spricht, fehlt es an einer Zusatzversicherung, wie sie für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn in der Kranken- und Sterbegeldkasse vorgesehen ist und in der sich die deutschen Eisenbahner durch verhältnismäßig geringe Zusatzbeiträge weitgehend gegen den Lohnausfall und dazu noch ein Sterbegeld für sich und die Ehefrau versichern können. Während die Deutsche Reichsbahn und ihre Wohlfahrtseinrichtungen für die Tuberkulosefürsorge im Jahr 1936 7,3 Millionen RM aufwendeten, ist auf diesem Gebiet bei den Österreichischen Bundesbahnen kaum etwas Durchgreifendes geschehen. Die ganze Fürsorge oblag dort bisher als Kannleistung der Betriebskrankenkasse. Der große Unterschied in der Fürsorge ergibt sich auch bei den Aufwendungen für Unterstützungen und insbesondere in der Wohnungsfürsorge, für die so gut wie nichts geschehen ist.

So erwachsen der Deutschen Reichsbahn und ihren Wohlfahrtseinrichtungen neue große, aber auch dankbare Aufgaben. Sie werden sie meistern. Die Deutsche Reichsbahn, die im Jahr 1936 für die gesamte Sozialversicherung, für freiwillige Wohlfahrtseinrichtungen und für die Selbsthilfeeinrichtungen ihrer Gefolgschaft rund 165 Millionen RM ausgegeben hat, wird auch weiterhin, wie Staatssekretär Kleinmann gelegentlich der Überführung der Österreichischen Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn mit Nachdruck betont hat, ihre Pflicht als Betriebsführer in der Sozialbetreuung ihrer Gefolgschaft in Großdeutschland tun und darüber hinaus immer neue Wege suchen und finden, um ihr Personal vor den Sorgen des Alltags zu bewahren und es für seinen schweren Beruf dienstfreudig und gesund zu erhalten.

Die Gesamteinnahmen, die Ausgaben und das Vermögen der deutschen Sozialversicherung für das Jahr 1936[1] sind aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen:

Versicherungszweig	Gesamteinnahmen	Davon Beiträge	Gesamtausgaben	Davon Leistungen	+Überschuß — Fehlbetrag	Vermögen Ende 1936
	in Millionen RM					
Krankenversicherung	1 332	1 280	1 329	1 184	+ 3	789
Unfallversicherung	392	365	349	294	+ 43	411
Invalidenversicherung	1 214	1 059	885	760	+ 329	1 998
Angestelltenversicherung	658	406	299	286	+ 359	3 039
Knappschaftliche Pensionsversicherung	261	137	223	206	+ 38	223
Arbeitslosenversicherung	1 512	1 500	1 505	803	+ 7	—
Insgesamt	5 369	4 747	4 590	3 533	+ 779	6 460

[1] Die Zahlen für 1937 lagen bei Abschluß dieser Abhandlung noch nicht vor.

Nach dem Bericht des Reichsversicherungsamts setzte sich im Jahr 1936 in der Sozialversicherung die seit 1934 beobachtete Erhöhung der Einnahmen fort. In allen Zweigen war damit auch eine Erhöhung der Ausgaben verbunden, jedoch sind überall die Einnahmen stärker als die Ausgaben gewachsen. In der Krankenversicherung betrug die Steigerung bei den Ausgaben über 5 %, in der Unfallversicherung 3 %, in der Invalidenversicherung 9 % und in der Angestelltenversicherung 8 %. Die Steigerung bei der Krankenversicherung ist auf die Erhöhung der Zahl der Versicherten und die dadurch bedingte Vermehrung der Krankheitsfälle, bei den Rentenversicherungszweigen darauf zurückzuführen, daß die Zahl der Leistungsempfänger anstieg. Dieses Ansteigen der Rentenleistungen ist in der Angestelltenversicherung, die erst seit den letzten Vorkriegsjahren besteht, höher als in der älteren Invalidenversicherung. Wenn im Jahr 1936 die sonstigen Ausgaben besonders hoch waren, so ist dies auf buchmäßige Wertberichtigungen zurückzuführen, die an Grundstücken und der beweglichen Einrichtung vorgenommen werden mußten.

Die Gesamteinnahmen der Sozialversicherung einschließlich der Arbeitslosenversicherung betrugen 1936 = 5,36 Milliarden RM (1935 = 4,8 Milliarden RM, 1934 = 4,63 Milliarden RM), die Gesamtausgabe 1936 = 4,59 Milliarden RM, 1935 = 4,3 Milliarden RM, 1934 = 4,1 Milliarden RM).

Das gesamte Vermögen der Sozialversicherungsträger ist im Jahr 1936 von 5,7 Milliarden RM auf 6,5 Milliarden RM gestiegen. Jedoch ist die Entwicklung bei den einzelnen Zweigen der Versicherung verschieden gewesen. Von dem Gesamtvermögen Ende 1936 entfallen nicht ganz die Hälfte auf die Angestelltenversicherung, etwas mehr als ein Viertel auf die Invalidenversicherung und nicht ganz ein Achtel auf die Krankenversicherung.

Die Zahl der Versicherten betrug bei den einzelnen Arten der Versicherungsträger:

a) in der Krankenversicherung 19,4 Millionen,
b) in der Invalidenversicherung 19,2 Millionen,
c) in der knappschaftlichen Versicherung über 634 000,
d) in der Unfallversicherung 20,1 Millionen und
e) in der Angestelltenversicherung 4,3 Millionen.

Die seit dem Jahr 1934 eingetretene Entwicklung wird voraussichtlich auch für das Jahr 1937, über das genaue Zahlen noch nicht vorliegen, Bestand haben. Für die Krankenversicherung ist anzunehmen, daß das Jahresergebnis etwa einen Ausgleich der Einnahmen und Aus-

gaben zeigen wird. In der Invalidenversicherung haben im Lauf des Jahrs 1937 die Rentenleistungen nur geringfügig zugenommen, wenn auch stärker als im Jahr 1936. Die Einnahmen übersteigen die Ausgaben um rund 414 Millionen RM. Die Angestelltenversicherung wird voraussichtlich einen Überschuß von 357 Millionen RM erzielen. Die Unfallversicherung weist vermutlich eine Steigerung der Gesamtausgaben gegenüber dem Jahr 1936 von nicht ganz 3 % auf.

Der Gesamtaufwand der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet der Sozialversicherung ist aus der nachstehenden Übersicht zu ersehen:

Die wirkliche Jahresausgabe betrug rund:					
im Kalenderjahr	für die Krankenversicherung	für die Invalidenversicherung einschließlich Abt. B der Reichsbahnversicherungsanstalt	für die Angestelltenversicherung	für die Unfallversicherung	für die Arbeitslosenversicherung
	Reichsmark				
1913[1]	6 300 000	17 900 000	190 000	10 580 000	—
1925	20 435 000	36 231 000	4 004 000	11 818 000	3 833 000
1926	27 727 000	40 677 000	1 119 000	18 295 000	11 113 000
1927	32 176 000	43 982 000	1 116 000	18 856 000	12 114 000
1928	36 726 000	49 349 000	1 338 000	19 583 000	13 446 000
1929	40 138 000	49 845 000	1 529 000	20 712 000	14 252 000
1930	34 681 000	50 409 000	1 585 000	21 420 000	19 828 000
1931	27 107 000	49 947 000	1 499 000	20 740 000	24 138 000
1932	22 217 000	44 317 000	1 219 000	17 597 000	18 767 000
1933	20 557 000	44 041 000	1 400 000	15 487 000	19 435 000
1934	20 908 000	54 048 000	1 849 000	15 278 000	23 638 000
1935	22 455 000	58 106 000	2 422 000	15 438 000	25 419 000
1936	22 655 000	58 454 000	2 784 000	14 861 000	26 066 000
1937	25 999 000	60 967 000	3 105 000	14 697 000	28 995 000

[1] Alte Grenzen

Unter den Ausgaben für die Krankenversicherung des Jahrs 1937 befinden sich rund 12 Millionen RM für die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, unter den Ausgaben für die Invalidenversicherung ein seit dem Jahr 1932 gezahlter Zuschuß der Reichsbahnverwaltung an die Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt zur Abgeltung der Beamtenrentenlast in Höhe von rund 5,2 Millionen RM[1]. Die Gesamtausgaben des Jahrs 1937 (133 763 000 RM) sind gegenüber den Ausgaben des Vorjahrs (124 820 000 RM) um 6,7 % gestiegen (Vorjahr 1 %). Die Zunahme ist eine Folge der durch die Verkehrssteigerung bedingten Personalvermehrung.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1426, und 1932, S. 1438 und 1442.

Zu dem Gesamtaufwand der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1937 treten an Beitragsaufwendungen der Versicherten (einschließlich der Beiträge für die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung, die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn und die Zusatzversicherung der Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt) 131 325 000 RM hinzu, so daß sich der Gesamtaufwand für die Sozialversicherung innerhalb der Deutschen Reichsbahn für das Jahr 1937 auf 265 088 000 RM belief (1936 = 243 592 000 RM, 1935 = 239 700 000 RM).

An Leistungen für die bei ihnen versicherten Mitglieder wendeten die selbständigen Versicherungseinrichtungen bei der Deutschen Reichsbahn im Berichtsjahr auf:

	in Mio RM	
die Reichsbahnbetriebskrankenkassen	46,5	(43,6)
die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung	33,4	(31,1)
die Kranken- und Sterbegeldkasse	6,1	(5,2)
die Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A . . .	34,4	(38,0)
Abteilung B . . .	41,7	(43,3)
Zusammen	162,1	(161,2)

Das Vermögen der Versicherungsträger bei der Reichsbahn betrug im Berichtsjahr bei

	in Mio RM	
den Reichsbahnbetriebskrankenkassen	37,3	(37,9)
der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung	48,2	(43,3)
der Kranken- und Sterbegeldkasse	25,1	(20,9)
der Reichsbahnversicherungsanstalt Abteilung A . . .	100,2	(80,1)
Abteilung B . . .	251,0	(219,4)
Zusammen	461,8	(401,6)

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Vorjahr.

A. Die Invalidenversicherung und die Reichsbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A und B.

Das Jahr 1937 wies in der Invalidenversicherung wiederum stark erhöhte Beitragseinnahmen auf. Die Gesamtbeitragseinnahme dieses Jahrs übersteigt mit rund 1161 Millionen RM die des Vorjahrs um etwa 117 Millionen RM. Im Jahr 1932 betrugen die Beitragseinnahmen nur 642 Millionen RM. Die Gesamtleistungen der Invalidenversicherung betrugen 1209 Millionen RM, von denen die Versicherungsträger 771 und das Reich für den Grundbetrag der Renten, an Reichsbeitrag und für Fürsorgeleistungen 438 Millionen RM zu tragen hatten. Die Rentenleistungen sind nicht in gleichem Maß wie die Beitragseinnahmen gewachsen. Die günstige Beschäftigungslage hielt den Neuzugang an Renten in mäßigen Grenzen. Die versicherungstechnische Rücklage

konnte daher im Lauf des Jahrs 1937 um etwas über 400 Millionen RM erhöht werden. Doch war damit das versicherungstechnische Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben nicht erreicht. Das Reinvermögen der Versicherungsträger betrug Ende 1937 rund 2,4 Milliarden RM.

Bei der Reichsbahn-Versicherungsanstalt betrug am Schluß des Berichtsjahrs (die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Vorjahr):

	bei Abteilung A		bei Abteilung B	
die Zahl der Mitglieder (bei der Reichsbahn und anderen Verwaltungen) . .	593 526	(535 362)	375 287	(374 769)
die Gesamteinnahmen in Millionen Reichsmark	54,5	(48,3)	73,3	(70,8)
die Gesamtausgaben in Millionen Reichsmark	34,3	(37,3)	55,4	(55,0)
das Vermögen in Millionen Reichsmark	100,2	(82,4)	251,0	(219,4)
die Zahl der laufenden Invaliden-, Witwen- und Waisenrenten	152 923	(152 496)	189 024	(189 536)

Änderungen von wesentlicher Bedeutung sind auf dem Gebiet der Invalidenversicherung im Berichtsjahr durch das Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung vom 21. Dezember 1937 (RGBl. I, S. 1393) eingetreten, das, wie schon in der Einleitung hervorgehoben wurde, die durch das Gesetz vom 7. Dezember 1933 eingeleitete Sanierung der drei großen Versicherungszweige (Invaliden-, Angestellten- und Knappschaftliche Pensionsversicherung) vollendete und daneben noch einen Leistungsausbau vorsah, der allein eine jährliche Gesamtausgabe von etwa 200 Millionen RM bedingt. Die gesamten Verbesserungen, die den Versicherten unmittelbar aus dem Ausbaugesetz zugute kommen, sind auf jährlich etwa 600 Millionen RM zu veranschlagen.

Die wichtigsten Vorschriften dieses Gesetzes sollen in der nachfolgenden Darstellung kurz erläutert werden.

I. Die endgültige Gesundung der Invaliden- und Angestelltenversicherung.

Die Versicherungsansprüche der Rentenversicherungen waren durch die Beiträge in ihrer bisherigen Höhe schon seit langem nicht mehr gedeckt. Bereits das Gesetz vom 7. Dezember 1933 sah daher eine Neufestsetzung der Beiträge vor. Sie sollten so bemessen werden, daß der Wert aller künftigen Beiträge samt dem Vermögen — in der Invalidenversicherung auch samt den Reichsmitteln — den Betrag deckte, der nach der Wahrscheinlichkeitsrechnung mit Zins und Zinseszins erforderlich war, um alle zukünftigen Aufwendungen der Versicherungsträger zu bestreiten (Kapitaldeckungsverfahren). Während die Bei-

träge zur Invalidenversicherung nach dem bisherigen Recht auf 5 % des Endbetrags jeder Lohnklasse festgesetzt waren, überließ das Gesetz vom 7. Dezember 1933 die Festsetzung der Beitragshöhe künftig dem Reichsarbeitsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen und dem Reichswirtschaftsminister. Es war ursprünglich beabsichtigt, eine Beitragserhöhung von höchstens 1,5 % des Endbetrags jeder Lohnklasse vorzunehmen, wenn die Aufwendungen für die Arbeitslosenhilfe infolge Rückgangs der Arbeitslosigkeit entsprechend gesunken waren. Der Wirtschaft sollte keine neue Mehrbelastung auferlegt werden, sondern es sollte ihr nur eine Ersparnis, die sie hätte machen können, teilweise vorenthalten werden.

Diesen Weg ist man indessen nicht gegangen. Das Gesetz vom 21. Dezember 1937 sichert die Rentenversicherung in anderer Weise, und zwar durch eine Überweisung von Pauschbeträgen aus den Mitteln der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung und durch Übernahme der dann noch nicht gedeckten Beträge auf die Mittel des Reichs. An sich wäre zur endgültigen Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Invaliden- und Angestelltenversicherung unter Berücksichtigung des Mehraufwands aus dem Ausbau der Leistungen und der Gemeinschaftshilfe zugunsten der knappschaftlichen Pensionsversicherung eine Beitragsübertragung in Höhe von etwas mehr als 2 % des Endbetrags jeder Beitragsklasse aus der Arbeitslosenversicherung erforderlich gewesen. Man entschied sich schließlich aber dahin, daß für die endgültige Sicherung der Rentenversicherung die Arbeitslosenversicherung nur 1 % des maßgebenden Arbeitsentgelts bereitzustellen habe, während im übrigen das Reich die Gewähr für die Leistungen aus der Rentenversicherung übernahm. Diese Lösung geschah offensichtlich in der Absicht, die Mittel der Arbeitslosenversicherung auch noch für andere wichtige Aufgaben, insbesondere für den bevölkerungspolitisch wichtigen Ausbau der Kinderbeihilfen und der Arbeitsbeschaffung einzusetzen.

Das Gesetz sieht daher eine Ergänzung der Reichsversicherungsordnung und des Angestelltenversicherungsgesetzes dahin vor, daß die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 1. April 1938 an in jedem Kalenderjahr an die Träger der Invalidenversicherung einen Betrag zu leisten hat, der jeweils 18 % der Beitragseinnahmen der Invalidenversicherung, und an die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte einen Betrag zu gewähren hat, der jeweils einem Viertel der Beitragseinnahme der Angestelltenversicherung entspricht. Auf diese Zahlungen müssen monatliche Vorschüsse geleistet werden. Diese aus den Beiträgen der Arbeitslosenversicherung abgezweigten

Beträge entsprechen in der Invalidenversicherung 0,9 % und in der Angestelltenversicherung 1 % des Endbetrags der Lohn- oder Gehaltsklasse. Weiter übernimmt das Reich die Mittel, die nach Maßgabe des allgemeinen Anwartschaftsdeckungsverfahrens außer den Beiträgen und sonstigen Einnahmen, namentlich denjenigen vom Reich und von der Arbeitslosenversicherung, zur dauernden Aufrechterhaltung der Leistungen notwendig sind. Über den Beginn und die Dauer sowie die sich daraus ergebende Höhe der jährlichen Zahlungen des Reichs erlassen der Reichsarbeitsminister und der Reichsminister der Finanzen die erforderlichen Anordnungen.

II. Die endgültige Gesundung der knappschaftlichen Pensionsversicherung.

Da dieser Versicherungszweig die Belange der Deutschen Reichsbahn und ihrer Versicherungsträger kaum berührt, soll hier nur das notwendigste gesagt werden. Die Sanierung der knappschaftlichen Pensionsversicherung der Arbeiter wird dadurch erreicht, daß das Reich verpflichtet wird, einen dauernden Zuschuß von jährlich 105 Millionen RM zu zahlen, und die Träger der Invalidenversicherung, damit also auch die Reichsbahn-Versicherungsanstalt, verpflichtet werden, als Gemeinschaftshilfe der Wirtschaft außerhalb des Bergbaus jährlich 50 Millionen RM zur Verfügung zu stellen. Die Sanierung der knappschaftlichen Pensionsversicherung der Angestellten wird durch verschiedene Maßnahmen erreicht. Solche sind grundsätzliche Beschränkung der Pensionsversicherung auf die mit wesentlich bergmännischen Arbeiten beschäftigten Angestellten, eine Beitragserhöhung von 12,8 % auf 16 % des Endbetrags der Gehaltsklasse, Bereitstellung eines Zuschusses von jährlich 18 Millionen RM durch die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte als Gemeinschaftshilfe aller außerhalb des Bergbaus stehenden Angestellten und ihrer Unternehmer. Trotz diesen zur Sanierung notwendigen Maßnahmen konnte den Bergarbeitern und Bergbauangestellten noch eine Hilfe durch beachtliche Beitragserleichterungen gewährt werden. Außerdem war es möglich, die Pensionen der Bergarbeiter zu erhöhen.

III. Ausbau der Leistungen.

Die hierzu ergangenen Gesetzesänderungen wollen zum Teil die bisherigen Vorschriften der Invalidenversicherung an die günstigeren Vorschriften der Angestelltenversicherung anpassen.

a) Die Erstattung der Beitragshälfte an eine sich verheiratende Versicherte ist zur Förderung der Familiengründung auch in

der Invalidenversicherung eingeführt worden. Voraussetzung für die Erstattung ist, daß die Anwartschaft erhalten und spätestens zwei Jahre nach der Eheschließung die Wartezeit erfüllt ist. Der Anspruch verfällt, wenn er nicht binnen drei Jahren nach der Eheschließung geltend gemacht wird. Die Vorschriften lauten jetzt für beide Versicherungszweige gleich.

b) Der Bezug der Waisenrente und des zur Invalidenrente gewährten Kinderzuschusses war durch Notverordnung auf die Zeit bis zur Vollendung des 15. Lebensjahrs beschränkt worden. Allein die Angestelltenversicherung hatte durch ihre Satzung diese Einschränkung dahin gemildert, daß Waisenrente und Kinderzuschuß bei Schul- und Berufsausbildung sowie bei Gebrechlichkeit des Kindes bis längstens zum vollendeten 18. Lebensjahr gezahlt werden konnte. Die gleiche Erweiterung gilt nunmehr auch in der Invalidenversicherung. Darüber hinaus wird aber der Kinderzuschuß in Höhe von jährlich 90 RM für das dritte und jedes weitere Kind auf 120 RM erhöht. Dieser erhöhte Kinderzuschuß wird für das betreffende Kind weitergewährt, auch wenn die Zahl der Kinder, für die ein Kinderzuschuß gezahlt ist, unter drei sinkt.

c) Witwenrente erhielten nach dem Tod des versicherten Mannes bislang nur die Witwen, die selbst invalide oder 65 Jahre alt waren. In der Angestelltenversicherung wird die Witwenrente ohne weiteres mit dem Tod des versicherten Ehemannes fällig. Jetzt ist für die Invalidenversicherung bestimmt worden, daß die Witwe die Witwenrente schon dann erhält, wenn sie zur Zeit des Todes des versicherten Ehemannes mehr als drei waisenrentenberechtigte Kinder erzieht. Der einmal erworbene Anspruch auf Witwenrente besteht ohne Rücksicht darauf fort, wie lange die Kinder zum Bezug der Waisenrente berechtigt bleiben. Eine ähnliche, aber noch weitergehende Ausgestaltung der Witwenversorgung hatte der Reichsverkehrsminister für die Witwen seiner Gefolgschaftsmitglieder schon früher in Aussicht genommen (vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1089). Es war beabsichtigt, allen Witwen ohne Rücksicht auf die Zahl der zu versorgenden Kinder eine zusätzliche Leistung aus der Abteilung B der Reichsbahn-Versicherungsanstalt zu gewähren, solange sie mangels eigener Invalidität die reichsgesetzliche Witwenrente nicht beziehen konnten. Die jetzige Gesetzesänderung hat die Verwirklichung dieser Maßnahme naturgemäß verzögert. Wenn der Gestzgeber die Bewilligung der gesetzlichen

Witwenrente an die nichtinvalide Witwe davon abhängig machte, daß sie mehr als drei Kinder zu erziehen hatte, so mußte das seine Gründe haben. Seit dem Jahr 1934 haben sich die wirtschaftlichen Verhältnisse von Grund auf geändert. Bestand 1934 noch ein Überangebot an Arbeitskräften, das es erwünscht erscheinen ließ, durch eine Rentenversorgung Arbeiterwitwen der Notwendigkeit zu entheben, ihre Arbeitskraft zu verwerten, um jüngeren Kräften ein Betätigungsfeld zu schaffen, so herrscht heute auf fast allen Arbeitsgebieten ein Mangel an Arbeitskräften, so daß sich Maßnahmen, die zweifellos zu einer weiteren Einschränkung der Arbeitskräfte führen müssen, kaum vertreten lassen. Ob die von der Deutschen Reichsbahn zur Wohlfahrt ihrer eigenen Gefolgschaftsmitglieder vorbereitete und sicherlich gut gemeinte Maßnahme unter den heutigen Verhältnissen noch uneingeschränkt wird durchgeführt werden können, läßt sich im Augenblick noch nicht übersehen.

IV. Neue Vorschriften über Anwartschaft und Wartezeit.

Anwartschaft ist die mit jedem Beitrag verbundene Aussicht, daß er später einmal einen Rentenanspruch begründen hilft. Nach bisherigem Recht wurde die Anwartschaft nur erhalten, wenn während zweier Jahre mindestens 20 Beitragswochen, im Falle der Selbstversicherung mindestens 40 Beitragswochen zurückgelegt waren. Für die Erhaltung der Anwartschaft galten außer den Beiträgen noch bestimmte Ersatzzeiten. Die Anwartschaft galt ferner als erhalten, wenn die zwischen dem erstmaligen Eintritt in die Versicherung und dem Versicherungsfall liegende Zeit mindestens zu drei Vierteln durch Wochenbeiträge, also nicht auch durch Ersatzzeiten, belegt war. War die Anwartschaft erloschen, so konnte sie unter gewissen Bedingungen wieder aufleben. Die Vorschriften hierüber waren außerordentlich verwickelt und für den Laien so schwer verständlich, daß sehr viele Rentenanträge an ihnen scheiterten und die Rentenbewerber trotz nachgewiesener zahlreicher Beiträge eine Rente nicht erhalten konnten. Schon bald nach der Machtübernahme setzte mit den übrigen Reformen auf dem Gebiet der Sozialversicherung das Bestreben ein, das Anwartschaftsrecht grundlegend zu ändern. Insbesondere ist hier die Akademie für Deutsches Recht mit geeigneten Vorschlägen hervorgetreten.

Die grundlegende Änderung ist durch das Gesetz vom 21. Dezember 1937 eingeführt worden. Es hat die bisherigen Vorschriften über das Wiederaufleben der Anwartschaft völlig beseitigt. Ein Wiederaufleben der Anwartschaft gibt es nicht mehr. Zur Erhaltung der Anwartschaft,

und zwar auch für die freiwillige Versicherung, müssen aber jetzt für jedes Kalenderjahr mindestens 26 Wochenbeiträge (bisher 20 während zweier Jahre) entrichtet werden. In der Angestelltenversicherung treten an die Stelle von 26 Wochenbeiträgen 6 Monatsbeiträge. Andernfalls erlischt die Anwartschaft aus den für die Zeit bis zum Beginn des laufenden Kalenderjahres entrichteten Beiträgen. Die Anwartschaft gilt aber auch dann erhalten, wenn beim Versicherungsfall der Invalidität oder des Todes, ferner bei Vollendung des 65. Lebensjahrs oder danach bei Antrag auf Altersinvalidenrente die Zeit seit dem ersten Eintritt in die Versicherung mit Beiträgen zur H ä l f t e belegt ist. Die frühere Dreivierteldeckung ist damit beseitigt. Für die Erhaltung der Anwartschaft werden, ohne daß Beiträge entrichtet zu werden brauchen, die Zeiten als Ersatzzeiten angerechnet, in denen der Versicherte:

1. zur Erfüllung der Wehrpflicht eingezogen gewesen ist,
2. der Reichsarbeitsdienstpflicht genügt hat,
3. an einem vom Reichsversicherungsamt anerkannten Lehrgang für berufliche Fortbildung oder weltanschauliche Schulung teilgenommen hat,
4. als Arbeitsloser versicherungsmäßige Arbeitslosenunterstützung, Familienunterstützung oder Unterstützung aus der öffentlichen Fürsorge erhalten hat.

Die Bestimmung, daß fortan zur Erhaltung der Anwartschaft für jedes Kalenderjahr mindestens 26 Wochenbeiträge zu entrichten sind, wirkt sich für die freiwilligen Mitglieder der Abteilung A (reichsgesetzliche Versicherung) der Reichsbahn-Versicherungsanstalt allerdings wenig günstig aus. Bei diesen freiwilligen Mitgliedern — am 31. Dezember 1937 waren es rund 143 000 — handelt es sich zumeist um Beamte des unteren und mittleren Dienstes. Sie sind aus dem Arbeiterverhältnis hervorgegangen und früher invalidenversicherungspflichtig gewesen. Nach ihrer Übernahme in das Beamtenverhältnis hatten sie mit Rücksicht auf ihre späte Anstellung die Versicherung freiwillig fortgesetzt, um sich die Anwartschaft auf Invalidenrente neben ihren verhältnismäßig geringen Beamtenversorgungsbezügen zu erhalten. Diese Versicherten sind an sich schon dadurch geschädigt, daß die Invalidenrente neben dem Ruhegehalt ruht. Nur die später eingeführten Milderungsbestimmungen, wonach der der freiwilligen Beitragsleistung entsprechende Teil der Rente nicht ruht und weiter dem Berechtigten ein Drittel der Rente und mindestens der monatlich 50 Reichsmark übersteigende Betrag verbleiben muß, haben die Versicherten veranlaßt, die freiwillige Weiterversicherung bei Einführung der Ruhensbestimmungen nicht aufzugeben. Gleichwohl kann man sagen, daß die um den ruhenden Betrag

geschmälerte Rente keine angemessene Gegenleistung mehr für die eingezahlten Beiträge darstellt, besonders seitdem der ohne Rücksicht auf den Umfang der Beitragsleistung gewährte Grundbetrag der Rente herabgesetzt worden ist. Es kann diesen freiwillig Versicherten, die bisher in der Regel nur 10 bis 12 Wochenbeiträge jährlich entrichtet haben, um die erworbene Anwartschaft nicht zu verlieren, nicht zugemutet werden, jetzt jährlich 26 Wochenbeiträge zu entrichten. Sie werden wirtschaftlich dazu kaum in der Lage sein. Dann aber ist eine erhöhte Beitragsleistung im Hinblick auf die Ruhensbestimmungen auch nicht zu verstehen, da die vermehrten Beiträge immer nur einen anteilig geschmälerten Steigerungsbetrag der Renten auslösen würden. Die Reichsbahn-Versicherungsanstalt hat sich daher auch veranlaßt gesehen, dem Reichsarbeitsminister Vorschläge für eine Abänderung der Vorschriften zu machen, die nicht aussichtslos erscheinen. Es steht im Wege der Übergangsregelung eine satzungsmäßige Ausnahme dahin zu erwarten, daß Versicherte, die am 31. Dezember 1937 freiwillige Mitglieder der Abteilung A waren und zur Erhaltung ihrer Anwartschaft mindestens 26 Wochenbeiträge im Kalenderjahr leisten müssen, weil die Halbdeckung noch nicht erreicht ist, mit Wirkung vom 1. Januar 1938 an Beiträge in einer niedrigeren Beitragsklasse entrichten können, als ihrem Einkommen entspricht, so daß sich für die Versicherten keine wesentliche Mehrbelastung ergibt[1].

Für die Erfüllung der Wartezeit gelten folgende neuen Vorschriften.

Die Wartezeit ist erfüllt, wenn mindestens 260 (bisher 250) Wochenbeiträge entrichtet sind. Sind weniger als 260 Wochenbeiträge auf Grund der Versicherungspflicht entrichtet, so sind 520 (bisher 500) Wochenbeiträge erforderlich. Bei der Altersinvalidenrente ist die Wartezeit erfüllt, wenn 780 (bisher 750) Wochenbeiträge auf Grund der Versicherungspflicht oder der freiwilligen Versicherung entrichtet sind. Die Erhöhung der Zahl der Beitragswochen ist wegen der Anpassung an das Kalenderjahr notwendig geworden. Grundsätzlich wird jetzt auch in der Invalidenversicherung wie bisher schon in der Angestelltenversicherung vom Kalenderjahr mit 52 Wochen ausgegangen. So richtet sich z. B. die Berechnung der Anwartschaftsfristen nach dem Kalenderjahr und nicht mehr nach dem auf der Quittungskarte verzeichneten Ausstellungstag.

Für die Erfüllung der Wartezeit sind, ohne daß Beiträge entrichtet zu werden brauchen, als Ersatzzeiten nur noch die Zeiten anzurechnen, in denen der Versicherte zur Erfüllung der Wehrpflicht eingezogen ge-

[1] Diese Regelung ist inzwischen erfolgt.

wesen ist oder der Reichsarbeitsdienstpflicht genügt hat. Die Wartezeit kann unter gewissen Bedingungen vom Versicherten durch Einzahlung der entsprechenden Deckungsmittel abgekürzt werden.

Für die Anwendung der neuen Vorschriften über das Anwartschaftsrecht, die Halbdeckung, die Wartezeit ist eine Fülle von Übergangsvorschriften ergangen, die hier nicht näher erörtert werden können. Sie waren wohl nicht zu vermeiden, haben den Geschäftsgang aber nicht unwesentlich belastet.

V. Einzelheiten des Gesetzes.

Von allgemeiner Bedeutung ist der Ausbau des Selbstversicherungsrechts zugunsten aller deutschen Staatsangehörigen im In- und Ausland. Das Selbstversicherungsrecht war bereits durch das Gesetz vom 23. Dezember 1936 auf die deutschen Staatsangehörigen, die sich im Ausland aufhalten, ausgedehnt worden[1]. Künftig ist jeder Deutsche bis zum vollendeten 40. Lebensjahr, auch wenn er nicht versicherungspflichtig ist, berechtigt, sich freiwillig nach Wahl in der Invaliden- oder in der Angestelltenversicherung zu versichern.

Die bisher nur für die Angestelltenversicherung und die knappschaftliche Pensionsversicherung geltende Bestimmung, daß Steigerungsbeträge[2] für die Zeiten gewährt werden, in denen der Versicherte während des Weltkriegs Kriegs-, Sanitäts- oder ähnliche Dienste dem Deutschen Reich oder einem mit ihm verbündeten oder befreundeten Staat geleistet hat, gilt nunmehr auch in der Invalidenversicherung. Steigerungsbeträge werden grundsätzlich auch für die Zeit der Erfüllung der aktiven Dienstpflicht oder der Reichsarbeitsdienstpflicht gewährt, wenn die Versicherung vorher bestanden hat.

Die Ruhensvorschriften sind durch teilweise Beseitigung der noch aus den Zeiten der Notverordnungen übernommenen Härten gemildert worden. Dadurch, daß bei der Gegenüberstellung der Bezüge von den Bezügen aus den Versorgungsgesetzen (militärische Versorgungsbezüge) ein Betrag von monatlich 50 RM anstatt bisher 25 RM unberücksichtigt bleibt, werden die meisten Kriegsbeschädigten und ihre Hinterbliebenen wieder in den Genuß der vollen Rente aus der Reichsversicherung gelangen. Beim Zusammentreffen mehrerer Renten aus der Invaliden-, Angestellten- und knappschaftlichen Pensionsversicherung erhielt der Berechtigte nur die jeweils höchste Rente. Jetzt wird wie zu den Zeiten vor den Notverordnungen wieder die höchste Rente und von den anderen Renten ohne Kinderzuschuß die Hälfte gewährt.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1083 ff.

[2] Die Renten setzen sich aus Grundbetrag und Steigerungsbeträgen zusammen.

Zur Vermeidung einer Unterversicherung in der Invaliden- und knappschaftlichen Pensionsversicherung der Arbeiter wird für die Pflichtversicherten je eine neue Beitragsklasse geschaffen. Zu den bisherigen Beitragsklassen der Invalidenversicherung ist die Klasse IX hinzugekommen, die den wöchentlichen Arbeitsverdienst über 48 RM berücksichtigt. Weiter ist für die freiwillige Weiterversicherung die Beitragsklasse X gebildet worden. Die Beiträge betragen wöchentlich in der Klasse IX = 2,70 RM und in der Klasse X = 3 RM.

Das Gesetz führt ausdrücklich die nach dem Gesetz zugelassenen Sonderanstalten auf. Es sind dies die Reichsbahn-Versicherungsanstalt, die Seekasse (Versicherungseinrichtung für die Seeleute) und die Reichsknappschaft. Die früheren Bestimmungen über die Durchführung der Invalidenversicherung bei den Sonderanstalten sind weggefallen. Diese führen die Versicherung für die bei ihnen Versicherten nach den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung durch. Die Beteiligung bei einer Sonderanstalt steht der Beteiligung bei einer Landesversicherungsanstalt gleich. Der Reichsarbeitsminister kann Näheres, auch Abweichendes bestimmen, und zwar, soweit es sich um die Reichsbahn-Versicherungsanstalt handelt, mit Zustimmung des Reichsverkehrsministers. Die Satzung regelt das Nähere. Für die Reichsbahn-Versicherungsanstalt wird zur Zeit eine neue Satzung, die die veränderte Rechtslage berücksichtigt, vorbereitet.

Die Bestimmungen des Aufbaugesetzes vom 5. Juli 1934 über die Führung und den Beirat der Versicherungsanstalten konnten bei der Reichsbahn-Versicherungsanstalt noch nicht durchgeführt werden[1], weil die Organe dieser Anstalt nach der Satzung gleichzeitig für die Verwaltung der Zusatzrentenversicherung der Abteilung B zuständig sind und die Eigenart dieser nur für eine Reichsverwaltung bestehenden Sonderanstalt die unmittelbare Anwendung der Bestimmungen des Aufbaugesetzes nicht zuließ. Die neue Satzung der Reichsbahn-Versicherungsanstalt wird nunmehr auch die Bestimmungen über die Organisation des Beirats enthalten. Danach steht dem Leiter der Anstalt ein Beirat zur Seite, dem 5 Versicherte und 5 Beamte als Vertreter der arbeitgebenden Verwaltungen angehören. Von ihnen müssen je 4 der Deutschen Reichsbahn und je einer der Reichswasserstraßenverwaltung angehören, deren versicherungspflichtige Gefolgschaftsmitglieder ebenfalls bei der Sonderanstalt der Deutschen Reichsbahn versichert sind. Die Versicherten werden gemeinsam von den Aufsichtsbehörden nach

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1083.

Anhörung des Sozialamts der Deutschen Arbeitsfront berufen[1]. Die Beamten bestellt der Reichsverkehrsminister, einen von ihnen im Einvernehmen mit dem Reichsarbeitsminister zugleich als Vertreter des Reichs (Gebietskörperschaft). Den dem Beirat angehörenden Arzt benennt der Reichsärzteführer. Die Benennung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde.

Die neue Satzung regelt die Bestimmungen der reichsgesetzlichen Invalidenversicherung, deren Aufgaben die Abteilung A zu erfüllen hat. Daneben ist aber auch weiter das Versicherungsrecht der Abteilung B ausgebaut worden. Nachdem seit Gründung der Reichsbahn-Versicherungsanstalt am 1. Januar 1935 die Überleitung der früheren Reichsbahnarbeiterpensionskassen in die neue Einheitsanstalt und auch die Eingliederung der Rentenversicherungseinrichtungen des ehemaligen Saargebiets in die Reichsbahn-Versicherungsanstalt im wesentlichen abgeschlossen war, hatte der Kassenvorstand bereits im Jahr 1936 die Umgestaltung der Satzungsvorschriften begonnen. Dem am 1. Januar 1937 eingeführten Nachtrag IV[2], dessen Bestimmungen sich gut bewährt und den Weg für weitere Änderungen und Vereinfachungen freigemacht haben, ist mit Wirkung vom 1. Juli 1937 der Nachtrag V gefolgt. Dieser war teilweise durch das zum gleichen Zeitpunkt eingeführte neue Deutsche Beamtengesetz veranlaßt worden. Gewisse Satzungsbestimmungen der Abteilung B über die Gewährung von Beamtenzusatzrenten waren den Vorschriften des Beamtengesetzes anzupassen. Bei dieser Gelegenheit wurden die zum Teil recht verwickelten und unklaren Übergangsbestimmungen neu gefaßt. Sie regeln nunmehr erschöpfend alle Ansprüche, die auf Versicherungsverhältnissen der früheren Zeit beruhen, so daß mit geringen Ausnahmen auf frühere Satzungen nicht mehr zurückgegriffen zu werden braucht. Die neue Fassung beseitigt auch alle bis dahin noch vorhandenen Unterschiede unter den Mitgliedern früherer Reichsbahnarbeiterpensionskassen. Durch den Nachtrag V werden weiter die Rechtsverhältnisse der älteren Rentnergruppen grundsätzlich dem neuen Satzungsrecht angeglichen. Nur die Beträge der Alt-, Übergangs- und Stufentafelrenten bleiben in der aufgewerteten Höhe bestehen. Bedeutet die Angleichung eine Vereinfachung, so entspricht sie auch der Billigkeit. Da nach dem Ergebnis der versicherungsmathemati-

[1] Die Aufsicht über die Reichsbahn-Versicherungsanstalt wird für die Abteilung A nach dem Aufbaugesetz durch das Reichsversicherungsamt, für die Abteilung B durch den Reichsverkehrsminister zugleich als Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn ausgeübt. Da der Beirat Aufgaben für beide Abteilungen zu erfüllen hat, wirken beide Aufsichtsbehörden zusammen.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1089.

schen Prüfung und bei der Finanzlage der Abteilung B die allgemeinen Leistungskürzungen nicht aufgehoben werden können, ist für die Anwendung verschiedener mehr oder weniger günstiger Bedingungen je nach dem Entstehungszeitpunkt kein Raum. Daher werden unter Ausschaltung aller früheren Satzungsbestimmungen alle Leistungen den Bedingungen der neuen Satzung unterworfen, soweit nicht die neuen Übergangsbestimmungen ausdrücklich noch Abweichungen zulassen. Damit die Vereinfachung der Satzung von Dauer ist, wird bestimmt, daß fortan auch alle künftigen Satzungsänderungen für die bestehenden Versicherungsverhältnisse und die bereits bewilligten Renten wirksam werden. Diese Bestimmung entspricht einer gleichlautenden Vorschrift in der Satzung der Zusatzversorgungsanstalt des Reichs und der Länder[1], die dort zu dem gleichen Zweck nachträglich eingefügt worden ist.

Die bisherige und bei der finanziellen Lage der Kasse unvermeidliche Kürzung der Leistungen um 30 % ist durch den Nachtrag V in die Rentenberechnung eingearbeitet worden. Die Steigerungssätze (vgl. die Anmerkung 2 auf Seite 1476) werden fortan in Wochenbeiträgen statt in Jahresbeiträgen bestimmt, wie es den für die Abteilung A gültigen Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung entspricht. In Anpassung an das Recht der Invalidenversicherung fällt damit die versicherungstechnisch ungerechtfertigte rentensteigernde Wirkung von beitragslosen Ersatzzeiten weg, dagegen bleibt ihre Anrechnung auf die Wartezeit und die Erhaltung der Anwartschaft bestehen.

Die Einarbeitung der 30prozentigen Leistungskürzung in die Satzung erforderte auch eine Neufestsetzung der Sterbegeldbeträge. Wie bei anderen Sterbegeldversicherungen ist nur ein einheitlicher Sterbegeldsatz von 120 Reichsmark vorgesehen worden, der ungefähr dem Durchschnitt der bisherigen Sterbegeldbelastung nach Abzug der 30prozentigen Kürzung entspricht. Der Satz von 120 Reichsmark unterliegt keinen Kürzungen mehr und auch keinen Anrechnungen anderer Sterbegeldbeträge. Er bedeutet daher in den weitaus meisten Fällen eine Aufbesserung des Sterbegeldanspruchs.

Ein weiterer Satzungsnachtrag sollte u. a. die Gewährung eines Witwenzuschusses an die noch nicht invalide Witwe eines Mitglieds vorsehen. Diese Satzungserweiterung machte nach den verschiedenen Rentenklassen eine Beitragserhöhung um wöchentlich 15 bis 60 Reichspfennig notwendig. Die Maßnahme konnte indessen bisher noch nicht durchgeführt werden (vgl. die Ausführungen auf Seite 1472). Ebenso ist in der Frage der Beseitigung der zur Zeit noch bestehenden Unter-

[1] Die Anstalt besteht als zusätzliche Versorgungseinrichtung für die Arbeiter der Reichs- und Länderbehörden seit dem Jahr 1928.

versicherung der Angestelltenversicherungspflichtigen in der Abteilung B, in der diese ihre Zusatzversicherung haben, noch nicht endgültig entschieden worden.

In der Vermögensbewegung sind bei der Reichsbahn-Versicherungsanstalt im Berichtsjahr keine grundsätzlichen Änderungen eingetreten.

Das Vermögen der Invalidenversicherungsträger ist bis zur Hälfte in verbrieften Forderungen gegen das Reich oder in Forderungen, die in das Schuldbuch des Reichs eingetragen sind, anzulegen. Solange dieser Betrag nicht erreicht ist, müssen mindestens drei Viertel des jährlichen Zuwachses an Vermögen in den bezeichneten Forderungen angelegt werden. Der nach Beachtung der vorstehenden zwingenden Bestimmung verbleibende Vermögenszuwachs ist zunächst restlos für die zugesagten 45 Millionen Reichsmark zur Finanzierung des Arbeiterwohnungsbaus für Gefolgschaften industrieller Betriebe im Rahmen des Vierjahresplans anzulegen. Der restliche Überschuß der Mittel bei der Abteilung A wird von der Reichsbahn-Versicherungsanstalt für Vermögensanlagen in Hypotheken verwendet, soweit er nicht für Verbesserungen und Umbauten sowie für Ergänzung und Erneuerung von Einrichtungsgegenständen, namentlich der ärztlichen Geräte in den Heilanstalten, benötigt wird. Für die Abteilung B kommen neben Reichsanleihen vorwiegend sonstige Wertpapiere für die Anlegung des Vermögenszuwachses in Betracht.

Die Hergabe von Hypotheken erfolgte aus dem Vermögen der Abteilung A im Rahmen der vom Reichsversicherungsamt genehmigten Anschlagsummen für Beleihung von Wohnungsneubauten

für 1936 mit 2 000 000 Reichsmark,
für 1937 mit 4 000 000 Reichsmark.

Von diesen Summen sind bis jetzt rund 1 523 582 Reichsmark ausgezahlt worden. Die übrigen Beträge sind größtenteils fest zugesagt worden. Hiermit sind insgesamt 53 Bauvorhaben mit 1221 Wohnungen gefördert worden.

Das Reichsversicherungsamt hat weiter in mehrfachen Verfügungen auch die Kapitalbeteiligung der Invalidenversicherungsträger für Wohnungsbauzwecke im Rahmen des Vierjahresplans besonders geregelt. Insgesamt sind hierfür 45 Millionen Reichsmark von den Invalidenversicherungsträgern zur Verfügung zu stellen. An diesem Betrag ist die Reichsbahn-Versicherungsanstalt mit rund zwei Millionen Reichsmark beteiligt, von denen bisher rund 168 000 Reichsmark abgerufen sind. Diese Mittel werden insbesondere anläßlich der Errichtung von Berg- und Hüttenwerken im Salzgittergebiet bei Braunschweig für Wohnungsbauzwecke verwendet.

Auf die ungünstige Finanzlage der Abteilung B ist bereits im vorjährigen Bericht hingewiesen worden[1]. Der in der Vermögensdeckung fehlende Betrag beläuft sich auch bei einer dauernden Kürzung der Leistungen um 30 % auf rund eine Milliarde Reichsmark. Er muß weiter anwachsen, wenn er nicht wenigstens verzinst wird. Selbst wenn, wie zu erwarten, durch gewisse Vorgänge in der Verwaltung der Deutschen Reichsbahn die Abteilung B finanziell entlastet werden könnte, so daß sich der Fehlbetrag auf etwa 857 Millionen Reichsmark ermäßigen würde, wäre zur Verzinsung und Tilgung eines solchen Fehlbetrags eine jährliche Zuschußleistung von 40 Millionen Reichsmark erforderlich, mit deren Hilfe die Anwartschaftsdeckung wenigstens allmählich hergestellt werden könnte. Der aus den jährlichen Rückstellungen anzusammelnde Kapitalbetrag würde zunächst allerdings dazu dienen, die Zahlung der Leistungen dann sicherzustellen, wenn die eigene Leistungsfähigkeit der Kasse in Zukunft hierzu nicht mehr ausreichen würde. Auf diese Weise würde nachträglich die Deckung für die aus früherer Zeit stammenden und ohne Deckung aufgewerteten Versicherungsansprüche geschaffen werden. Nachdem in der reichsgesetzlichen Invalidenversicherung die Sanierung endgültig durchgeführt ist, weiter bei den der Abteilung B entsprechenden Versicherungsanstalten der Reichspost und des Reichs und der Länder, die erst nach dem Währungsverfall eingerichtet worden sind, die Verwaltung der Deutschen Reichspost und das Deutsche Reich die Versorgung der Arbeiter für die vor Gründung dieser Anstalten liegenden Dienstzeiten durch entsprechende Unterstützungszahlungen oder laufende Erstattungen an die Versicherungsanstalten übernommen haben, hat sich auch die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn grundsätzlich einverstanden erklärt, der Abteilung B aus Reichsbahnmitteln in dem notwendig erscheinenden Umfang zu helfen. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

Für freiwillige Leistungen (Heilverfahren) waren der Abteilung A vom Reichsversicherungsamt für das Jahr 1937 rund 2 Millionen Reichsmark freigegeben worden. Ferner hat die Deutsche Reichsbahn der Reichsbahn-Versicherungsanstalt einen Betrag von 140 000 Reichsmark aus ihrem Tuberkulosefonds zur Verfügung gestellt.

Besondere Aufmerksamkeit wurde, wie stets, der Tuberkulosebekämpfung gewidmet. Neuerdings wird großer Wert auf die Vor- und Nachfürsorge der Tuberkulosekranken gelegt. Insbesondere durch eine tatkräftige Nachfürsorge wird es oft erst möglich, den Erfolg eines Heilverfahrens zu sichern. Die Nachfürsorge besteht in der weiteren Beobachtung des Kranken, in der Zusammenarbeit mit den Ärzten und

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1088.

insbesondere in der Schaffung von Möglichkeiten, den Kranken wieder in geeigneter Weise zu beschäftigen. Zur Nachfürsorge, die allerdings vornehmlich Aufgabe der Bezirksfürsorgen ist, gehören insbesondere auch regelmäßige Nachuntersuchungen, Gasbrustnachfüllungen, Umgebungsuntersuchungen, Beihilfen zur Beschaffung von Heil- und Stärkungsmitteln, Einrichtung geeigneter Arbeitsplätze.

Es darf in diesem Zusammenhang vielleicht darauf hingewiesen werden, daß auf der Tagung des Reichstuberkuloseausschusses im Jahr 1937 die vorbildliche Organisation der Tuberkulosebekämpfung bei der Deutschen Reichsbahn besonders anerkennend erwähnt worden ist.

B. Die Krankenversicherung und die Reichsbahnbetriebskrankenkassen.

Die im Berichtsjahr auf dem Gebiet der Krankenversicherung eingetretenen Veränderungen sind für die Deutsche Reichsbahn und ihre Versicherungsträger in der großen Mehrzahl nicht von weittragender Bedeutung. Sie sollen daher auch nur soweit behandelt werden, daß keine Lücken in den alljährlichen Darstellungen entstehen.

Ein Erlaß des Reichsarbeitsministers vom 15. März 1937 regelte die Krankenhilfe für die ehemaligen Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes. Grundsatz ist, daß die Zeit der Dienstleistung dem ehemaligen Kassenmitglied nicht zu seinem Nachteil berücksichtigt werden darf. Die Leistungen einer gesetzlichen Krankenkasse können aber nur in Anspruch genommen werden, wenn der ehemalige Arbeitsdienstpflichtige nach seinem Ausscheiden aus dem Arbeitsdienst wieder Mitglied der Krankenkasse geworden ist. Er muß sich daher notfalls freiwillig versichern. Die Krankenkassen gewähren den bei ihnen versicherten ehemaligen Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes nach ihren Vorschriften Krankenhilfe auch im Fall einer Dienstbeschädigung, die im Reichsarbeitsdienst entstanden und beim Beginn oder Wiederbeginn der Krankenkassenmitgliedschaft noch nicht behoben ist. Während der Dauer der Dienstzeit im Arbeitsdienst haben die Arbeitsdienstpflichtigen gegen die gesetzlichen Krankenkassen keinen Anspruch auf Leistungen, sofern sie sich für diese Zeit nicht freiwillig weiterversichert haben.

In der 15. Verordnung vom 1. April 1937 zum Gesetz über den Aufbau der Sozialversicherung vom 5. Juli 1934 sind die Ersatzkassen der Krankenversicherung zu Körperschaften des öffentlichen Rechts erklärt worden[1]. Gleichzeitig ist die Zahl der Ersatzkassen durch die Zusammenlegung verschiedener Kassen weiter eingeschränkt worden. Für sie gelten neben einigen Vorschriften des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen und Bausparkassen

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 1096, und 1937, S. 1093.

grundsätzlich die Vorschriften der Reichsversicherungsordnung, weiter die Vorschriften über die Anrechnung der Kassenleistungen beim Kassenwechsel, die Bestimmungen über die Rechnungsführung, die Aufsicht und die Kassenvereinigungen. Von besonderer Bedeutung ist die Vorschrift, daß ein Wechsel im Beruf eines Ersatzkassenmitglieds aus dem zugelassenen Mitgliederkreis der Ersatzkasse hinaus nur dann die Mitgliedschaft erlöschen läßt, wenn ein Angestellter in den Arbeiterberuf übertritt oder umgekehrt. Zur Vermeidung von Härten kann die Aufsichtsbehörde die weitere Mitgliedschaft noch bis zu einem Jahr gestatten. Die Verordnung will im wesentlichen den bisher mit unverschuldeter Veränderung der Verhältnisse verbunden gewesenen unbilligen Verlust wohl erworbener Rechte beseitigen.

Nach dem Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934 sind Träger der Krankenversicherung weiterhin die Orts-, Land-, Betriebs- und Innungskrankenkassen. Es erschien daher notwendig, für diese einzelnen Kassenarten auch besondere Reichsverbände einzurichten.

Die gesetzliche Grundlage für Kassenverbände ist der § 406 der Reichsversicherungsordnung, der solche Zusammenschlüsse von Krankenkassen vorsieht, wenn sie im Bezirk eines Versicherungsamts liegen. Ein Kassenverband kann sich auch über die Bezirke mehrerer Versicherungsämter erstrecken. Weiter gab es auf Grund des § 414 der Reichsversicherungsordnung und auch schon vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes sogenannte Kassenvereinigungen, die größere Zusammenschlüsse als Kassenverbände darstellten. In der Reichsversicherungsordnung ist ihre Zulässigkeit vorausgesetzt worden, ohne daß besondere Einzelbestimmungen über ihre Aufgaben und Stellung gegeben waren. Die weitere Entwicklung ist durch grundlegende Bestimmungen in den Jahren nach dem nationalen Umbruch gekennzeichnet. Die Prüfung der Geschäfts- und Rechnungsführung der Krankenkassen wurde als Aufgabe der Kassenvereinigungen bestimmt. Später wurden diese Prüfungseinrichtungen der Aufsicht der Oberversicherungsämter unterstellt. Außerdem war der Reichsarbeitsminister ermächtigt, die Kassenvereinigungen seiner Aufsichtsbefugnis zu unterwerfen. Von diesem Recht hat er Gebrauch gemacht und die Organe der Vereinigungen durch seine Beauftragten ersetzt. Schon damals waren die Spitzenverbände der Krankenkassen der Ansicht, daß jeder der Verbände nur die Kassen der gleichen Art umfassen sollte. Unter Zusammenfassung der beiden Verbände der Ortskrankenkassen, des Hauptverbands Deutscher Krankenkassen und des Gesamtverbands der Krankenkassen Deutschlands wurden im gegenseitigen Übereinkommen vier Spitzenverbände der Krankenkassen ge-

bildet[1]. Das waren: 1. Der Reichsverband der Ortskrankenkassen, 2. der Reichsverband der Betriebskrankenkassen (vormals Verband zur Wahrung der Interessen der deutschen Betriebskrankenkassen), 3. der Reichsverband der Landkrankenkassen und 4. der Reichsverband der Innungskrankenkassen. Neben diesen das ganze Reichsgebiet umfassenden Reichsverbänden, wie sie schon damals genannt wurden, bestanden noch viele bezirkliche und örtliche Kassenvereinigungen. Für sie konnte nach dem Übergang der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung auf die Invalidenversicherungsträger ein Bedürfnis nicht mehr anerkannt werden. Es sollten nur die bisherigen vier Reichsverbände der Krankenkassen als Kassenvereinigungen bestehen bleiben, die allein noch zur Durchführung der Krankenversicherung notwendig erschienen.

Die Rechtsform, Organisation und Aufgaben dieser vier Reichsverbände, die für gemeinsame Aufgaben noch in einer Arbeitsgemeinschaft zusammengefaßt werden, regelte die 12. Verordnung zur Neuordnung der Krankenversicherung vom 6. September 1937.

Die bisher zugelassenen Verbände sind nunmehr Körperschaften des öffentlichen Rechts geworden. Die Spitzenverbände neuen Rechts sind die Rechtsnachfolger der bisherigen und führen auch ihre bisherige Bezeichnung weiter. Neben ihnen gibt es künftig keine anderen Kassenvereinigungen mehr. Sie unterstehen wie bisher schon der Aufsicht des Reichsarbeitsministers. Die Vorschrift, daß dieser mit der Durchführung der Aufsicht Beauftragte betrauen oder die Aufsicht anderen Stellen übertragen kann, ist weggefallen. Sie gilt indessen für die Verbände der Ersatzkassen weiter, die nicht zu öffentlichen Körperschaften umgestaltet sind.

Die Aufgaben der Reichsverbände können ungestört nur durchgeführt werden, wenn alle Kassen den Reichsverbänden angehören. Daher hat die Verordnung vom 6. September 1937 die Zwangsmitgliedschaft vorgeschrieben. Sämtliche Kassen gehören also seit dem 1. Oktober 1937 kraft Gesetzes dem ihrer Art entsprechenden Reichsverband an.

Das Aufgabengebiet der Reichsverbände ist im Gegensatz zu früher, wo diese Frage die Satzung regelte, durch das Gesetz genau festgelegt worden. Im übrigen sind die einzelnen Aufgaben so ausgewählt worden, wie sie sich im Lauf der Jahre bei den früheren Spitzenverbänden entwickelt haben. Neben der Beratung der Mitgliedskassen — die Verbände haben weder eine Aufsichtsbefugnis noch ein Weisungsrecht — sind den Verbänden vor allem wichtige Aufgaben auf dem Gebiet des Vertragsrechts übertragen worden. Der Abschluß der Reichs- und Bezirksverträge liegt ausschließlich den Reichsverbänden ob. Sie überwachen die pünktliche

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1084.

Abrechnung und Abführung der von den Mitgliedskassen oder den Kassenverbänden für Leistungen der Ärzte, Zahnärzte und Dentisten zu entrichtenden Vergütungen, bestellen oder benennen die Vertreter und Beisitzer der Krankenkassen in den Schiedsämtern, Einigungs- und Prüfungsausschüssen, in den Ausschüssen für die Fragen der Krankenversicherung bei den Landesversicherungsanstalten u. dgl. Sie wirken ferner mit bei der Errichtung, Vereinigung, Auflösung und Schließung von Mitgliedskassen und sollen auch den Reichsarbeitsminister und das Reichsversicherungsamt in grundsätzlichen Fragen der Gesetzgebung und Verwaltung unterstützen.

Die Leitung der Reichsverbände erfolgt nach dem Führergrundsatz. Dem vom Reichsarbeitsminister auf fünf Jahre bestellten ehrenamtlichen Leiter steht ein Beirat zur Seite, der aus fünf Mitgliedern besteht, die ebenfalls der Reichsarbeitsminister beruft. Als Beiratsmitglieder und Stellvertreter können nur Leiter einer Mitgliedskasse, stellvertretende Leiter oder Mitglieder des Beirats einer Mitgliedskasse berufen werden.

Die Verordnung vom 6. September 1937 hat grundlegende Bedeutung auch für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen. Der Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen, der ebenfalls auf § 414 der Reichsversicherungsordnung beruht, ist ein freiwilliger formloser Zusammenschluß der Reichsbahnbetriebskrankenkassen zur Wahrung ihrer gemeinsamen Belange. Er ist außerhalb der Deutschen Reichsbahn erst bemerkt worden, als auch bei ihm eine Einrichtung zur Prüfung der Geschäfts- und Rechnungsführung der Krankenkassen geschaffen wurde. Der früher einmal verfolgte Plan, dem Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen die Stellung eines Spitzenverbandes zu erringen, ist aus mehrfachen Gründen aufgegeben worden[1]. Bei der Bekanntgabe des Entwurfs der 12. Verordnung kam es vor allem darauf an, sicherzustellen, daß die besonderen Belange der Reichsbahnbetriebskrankenkassen in ausreichender Weise gewahrt wurden. Das ist auch erreicht worden. Das Gesetz bestimmt nämlich, daß die besonderen Bedürfnisse der Reichsbahnbetriebskrankenkassen sowie auch der Reichspostbetriebskrankenkassen in einem besonderen Abschnitt der Verbandssatzung zu regeln sind. Nach der Satzung des Reichsverbands der Betriebskrankenkassen, dem kraft Gesetzes die Reichsbahnbetriebskrankenkassen anzugehören haben, werden die Reichsbahnbetriebskrankenkassen zusammengefaßt in dem besonderen Gruppenverband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen. Ebensolche Gruppenverbände gibt es für die Reichspostbetriebskrankenkassen, für die Betriebskrankenkassen der Reichsverkehrsverwaltung und der Preußischen Wasserbauverwaltung. Danach unterstehen also die Reichsbahnbetriebs-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1933, S. 1234.

krankenkassen nicht den örtlichen Geschäftsstellen des Reichsverbands. Andererseits ist der Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen als Gruppenverband in den Reichsverband der Betriebskrankenkassen übergegangen. Nach dessen Satzung ist die Mehrzahl der Aufgaben des Reichsverbands dem Gruppenverband übertragen worden. Hierzu gehören insbesondere die Beratung der Kassen, der Abschluß von Bezirksverträgen mit den Verbänden und Vereinigungen der Heilberufe, der Heilanstalten und Lieferer der Krankenversicherung, der Abschluß von Kassenverträgen, die Überwachung der Abrechnung und Abführung der Vergütungen an die Ärzte, die Mitwirkung bei Errichtung, Vereinigung, Auflösung und Schließung von Betriebskrankenkassen, die zu den Gruppenverbänden gehören. Zur weiteren Sicherung der Belange der Reichsbahnbetriebskrankenkassen ist der Leiter der Reichsbahnbetriebskrankenkasse Berlin vom Reichsarbeitsminister in den Beirat des Reichsverbands der Betriebskrankenkassen berufen worden. —

Nachdem die Verwaltung der Krankenkassen durch das Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934 völlig neu gestaltet worden war, ergab sich die Notwendigkeit, an Stelle der im Jahr 1930 veröffentlichten Mustersatzungen für Orts-, Land-, Innungs- und Betriebskrankenkassen neue Mustersatzungen herauszugeben. Dies ist geschehen durch die Bekanntmachung des Reichsarbeitsministers vom 21. Oktober 1937. Die neuen Mustersatzungen sollen eine Anleitung für die Neufassung derjenigen Teile der Satzung geben, die durch die Vorschriften des Aufbaugesetzes und seine Durchführungsbestimmungen über die Führung der Krankenkassen (Leiter, Stellvertreter des Leiters, Beirats usw.) überholt sind. Sie sind in keiner Weise verbindlich, weder für diejenigen, denen die Aufstellung oder Änderung der Kassensatzung obliegt, noch für die Behörden, die sie zu genehmigen haben. Auch für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen wird zur Zeit eine neue Mustersatzung vorbereitet.

In seinem Runderlaß vom 20. Februar 1937 wies der Reichsarbeitsminister die Träger der Krankenversicherung darauf hin, daß die Förderung der erbgesunden deutschblütigen kinderreichen Familien eine der wichtigsten bevölkerungspolitischen Aufgaben des nationalsozialistischen Staats sei und daß es daher auch die Träger der Reichsversicherung als ihre vornehmste Aufgabe betrachten müßten, die kinderreichen Familien zu fördern, da ein Bedürfnis nach Leistungen gerade bei ihnen in höherem Maß vorhanden sei als bei kinderarmen oder kinderlosen Versicherten. Wenn in der Krankenversicherung grundsätzlich auch alle Kassenmitglieder gleichmäßig zu behandeln sind, so können doch zumindest die über die gesetzlichen Regelleistungen hinausgehenden Mehrleistungen dem sachlichen Bedürfnis angepaßt werden.

Dieser Anregung sind die gesetzlichen Krankenkassen gefolgt. Auch der Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen hat den ihm angeschlossenen Kassen die Einführung der folgenden Mehrleistungen für Familien mit mindestens vier unterhaltsberechtigten Kindern, für die Krankenpflege gewährt wird, empfohlen:

1. die Gewährung des gesetzlichen Höchstbetrags des Mitgliedersterbegelds,
2. die Erstattung von 70 % der Kosten für Arznei und kleinere Heilmittel,
3. die volle Gewährung von Krankenhauspflege,
4. die Gewährung von Wochen- und Stillgeld in Höhe des halben Krankengelds,
5. die Gewährung von Familiensterbegeld in Höhe des gesetzlichen Höchstbetrags.

Diese Mehrleistungen sind, soweit sie nicht von einzelnen Reichsbahnbetriebskrankenkassen schon früher gewährt wurden, von den 23 Reichsbahnbetriebskrankenkassen eingeführt worden mit geringen Ausnahmen, wo es die Kassenlage nicht zuließ. Weitere Mehrleistungen sind unter Berücksichtigung des Kassenstands und auch des allgemeinen Leistungsstands bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen nicht beabsichtigt. Im übrigen ist die Stellung der kinderreichen Versicherten neuerdings wieder durch den Erlaß des Reichsarbeitsministers vom 4. Mai 1938 gebessert worden. Nach ihm sind deutsche kinderreiche Versicherte, deren Familien als geordnet anzusehen sind, von der Verpflichtung, für den Krankenschein und das Arzneiverordnungsblatt die Gebühr von 25 Rpf zu entrichten, befreit, wenn sie die in dem Erlaß näher bezeichneten Voraussetzungen erfüllen.

Die durch das Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung vom 21. Dezember 1937 für den Bereich der Krankenversicherung vorgenommenen Änderungen bezwecken, die Vorschriften der Krankenversicherung an die wiedererrungene Wehrfreiheit und den neu eingeführten Reichsarbeitsdienst anzupassen. Das Gesetz über den Wiederaufbau der Wehrmacht und das Reichsarbeitsdienstgesetz waren im Jahr 1935 erlassen. Daher mußte das Inkrafttreten der neuen Vorschriften auf den 1. Oktober 1935 zurückverlegt werden, denn zu diesem Zeitpunkt wurden die neue Wehrverfassung und die Regelung des Reichsarbeitsdienstgesetzes wirksam. Danach unterliegen grundsätzlich Soldaten nicht der Krankenversicherung, und zwar auch dann nicht, wenn sie eine an sich versicherungspflichtige Tätigkeit im Dienst oder während der Vorbereitung zu einer bürgerlichen Beschäftigung ausüben, die versicherungsfrei zu sein pflegt. Während der Teilnahme an einer kurzfristigen Ausbildung oder Übung erlischt dagegen das versicherungspflichtige Beschäftigungsver-

hältnis nicht, es ruhen aber die Beitragspflicht und ebenso die Krankenhilfe für den Versicherten selbst. Doch gewährt die Krankenkasse für die Angehörigen des Versicherten während dieser Zeit Familienhilfe und weiter für den Versicherten und für seine Angehörigen das Sterbegeld. Das Reich hat der Kasse die Aufwendungen für die Familienhilfe angemessen zu ersetzen. Hierzu hat der Reichsarbeitsminister durch Erlaß vom 13. Juni 1938 bestimmt, daß zur Deckung der Aufwendungen für die Familienhilfe das Reich dem Träger der Krankenversicherung einen Pauschbetrag in Höhe von 50 % der nachweislich entgangenen Beiträge zu zahlen hat. Angehörige des Reichsarbeitsdienstes, zu denen das Stammpersonal, die einberufenen Arbeitsdienstpflichtigen und die Arbeitsdienstfreiwilligen rechnen, sind während der Ausübung ihres Dienstes ebenfalls versicherungsfrei.

Das ärztliche Zulassungsrecht für die Behandlung bei den gesetzlichen Krankenkassen war nach der Machtübernahme durch die Verordnung über die Zulassung von Ärzten zur Tätigkeit bei den Krankenkassen vom 17. Mai 1934 neu geregelt worden. Die Zweite Verordnung vom 23. Oktober 1934 brachte nur einige wenige durch die Erfahrung in der Praxis notwendig gewordene Veränderungen.

Diese neue Zulassungsordnung war der Abschluß einer längeren Entwicklungsperiode[1], die durch die nationale Erhebung neue Antriebe erhielt. Das Verfahren war insofern grundlegend geändert worden, als die Durchführung der Zulassungsbestimmungen bis auf die Einschaltung des Reichsschiedsamts in der Verfahrensspitze der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands übertragen wurde. Diese wurde der Träger der Beziehungen der Kassenärzte zu den Krankenkassen. Bedeutete früher die Zulassung eines Arztes zur Kassentätigkeit die Berechtigung zum Abschluß eines Einzeldienstvertrags mit den Kassen oder ihren Verbänden, so stellte sich jetzt die Zulassung dar als die Berechtigung und V e r p f l i c h t u n g eines Arztes gegenüber der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands zur Teilnahme an der kassenärztlichen Versorgung. Die Kassenärztliche Vereinigung Deutschlands ist berechtigt, die Ärzte zur Erledigung ihrer Aufgaben anzuhalten. Die Zulassung kann dauernd entzogen werden, wenn Kassenärzte ohne wichtigen Grund die Teilnahme an der kassenärztlichen Versorgung ablehnen. Neben die Grundsätze des sachlichen Bedarfs traten persönliche Voraussetzungen (Nachweis der geeigneten Vorbereitungszeit, arische Abstammung usw.). Bei der Auswahl der Ärzte spielen bevölkerungspolitische Gesichtspunkte eine Rolle. Verheiratete Ärzte sind ledigen vorzuziehen, kinderreiche kinderarmen

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1932, S. 982 ff., 1933, S. 1224 ff. und 1934, S. 1086 ff.

oder kinderlosen. Eine Bevorzugung genießen Kriegsteilnehmer und die Kämpfer um die nationale Erhebung.

Die Dritte Verordnung über die Zulassung von Ärzten zur Tätigkeit bei den Krankenkassen vom 8. September 1937 ändert nunmehr die Zulassungsordnung in wichtigen Punkten. Die Änderungen waren notwendig geworden durch die Reichsärzteordnung vom 13. Dezember 1935, deren grundsätzliche Neuordnung des Arztrechts auch auf dem Sondergebiet des Kassenarztrechts berücksichtigt werden mußte. Eine weitere Veranlassung gaben die Nürnberger Gesetze und weiter die Erfahrungen des Reichszulassungsausschusses, die eine Anpassung der Zulassungsordnung an die neue Rechtslage und eine teilweise Umgestaltung der bisherigen Bestimmungen notwendig machten.

Unter den Änderungen sind als besonders wichtig hervorzuheben:

Als Ärzte im Sinn der Zulassungsordnung gelten nur mehr die zur Ausübung des ärztlichen Berufs innerhalb des Deutschen Reichs befugten Ärzte. Die Gleichstellung von im Ausland approbierten Ärzten ist weggefallen. Die Eintragung in das Arztregister ist unter gewissen Voraussetzungen auch zugunsten eines Arztes vorgeschrieben, der die deutsche Staatsangehörigkeit nicht besitzt. Auch die Vorschriften über den Ausschluß von der Zulassung nichtarischer Ärzte sind neu gefaßt. Künftig sind von der Zulassung ausgeschlossen Ärzte, die selbst oder deren Ehegatten nicht deutschen oder artverwandten Blutes sind. Bei Mischlingen kann der Reichsführer der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands eine Ausnahme zulassen[1]. Neu geregelt sind die Vorschriften über die Bevorzugung bei der Auswahl, wenn unter mehreren Ärzten die Auswahl zu treffen ist. Zu bevorzugen sind u. a. Ärzte mit einer nachweislichen Tätigkeit beim Hauptamt für Volksgesundheit der NSDAP., Ärzte mit einer Dienstzeit von mindestens einjähriger Dauer im Wehrdienst und im Arbeitsdienst usw. Die Fälle des Ruhens der Zulassung sind erweitert. Die Vorschriften über die Entziehung der Zulassung sind aufgelockert. Die Entziehung braucht keine dauernde mehr zu sein. Das Verfahren vor dem Reichszulassungsausschuß über Berufungen gegen die Entscheidungen der Zulassungsbeschlüsse ist vereinfacht.

Die Zulassungsordnung für Zahnärzte und Dentisten vom 27. Juli 1933[2] ist nach mehrfachen Änderungen durch die Fünfte Verordnung vom 12. Januar 1938 abermals geändert worden. Die Änderungen liegen sowohl auf verfahrensrechtlichem als auch auf materiellrechtlichem Gebiet. Wie im ärztlichen Zulassungsrecht durch die Verordnung vom

[1] Nach der 4. Verordnung zum Reichsbürgergesetz vom 25. Juli 1938 sind die Bestallungen (Approbationen) jüdischer Ärzte grundsätzlich vom 30. September 1938 erloschen.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1934, S. 1097.

8. September 1937 sind hier durch die Fünfte Verordnung die Zulassungsvorschriften nach den Nürnberger Gesetzen geändert worden. Weiter gibt die Verordnung verschiedene neue Möglichkeiten, die planwirtschaftliche Verteilung der Kassenzahnärzte und Kassendentisten innerhalb des Zulassungsbezirks sicherzustellen. Insbesondere kann durch die Anwendung geeigneter Sperrmaßnahmen dieses Ziel erreicht werden.

Weitere einschneidende Bestimmungen sind auf dem Gebiet der Krankenversicherung nicht ergangen und auch für die nächste Zeit und während des Vierjahresplans kaum zu erwarten.

Die noch immer offenstehende Frage der Gemeinlast[1] hat an Bedeutung verloren. Mit ihrer Verwirklichung ist kaum noch zu rechnen. Jedenfalls ist sie für die nächste Zeit bei der Finanzgebarung der Krankenkassen nicht zu berücksichtigen. Nach der vollkommenen Abkehr von dem um die Jahreswende 1934 lautgewordenen Gedanken einer grundlegenden Änderung der Sozialversicherung, der ja auch durch das Aufbaugesetz vom 5. Juli 1934 erledigt ist, werden neuerdings allenthalben wieder Grundfragen der sozialen Versicherung erörtert. Die vor einiger Zeit eingeleiteten Maßnahmen des Hauptamts für Volksgesundheit in der NSDAP haben gegenüber der Frage der Krankheitsbehebung dem Gebiet der Gesundheitsführung der schaffenden deutschen Menschen größere Bedeutung gegeben. Durch Reihen- und Betriebsuntersuchungen sollen gesundheitliche Frühschäden erfaßt und durch umfassende Maßnahmen der Krankheitsverhütung soll der allgemeine Gesundheitszustand verbessert werden. Für die bisher in vier Gaubereichen durchgeführten Reihenuntersuchungen ist die Kostentragung zu zwei Dritteln den Trägern der Rentenversicherung und zu einem Drittel den Krankenkassen auferlegt worden. Über diese Versuche hinaus sind die einzelnen Krankenversicherungsträger von diesen Maßnahmen noch nicht berührt worden. Es handelt sich zur Zeit in der Tat wohl mehr noch um Versuche und Erwägungen der beteiligten Spitzenstellen. Unverkennbar stehen aber diese Fragen heute mehr als einzelne bisher noch nicht verwirklichte Teile des Aufbaugesetzes im Vordergrund. Inwieweit den Sozialversicherungsträgern dadurch neue Aufgaben in der Zukunft erwachsen werden oder ob ihre Gestaltung dadurch überhaupt beeinflußt werden wird, läßt sich im Augenblick noch nicht übersehen (vgl. die Ausführungen auf S. 1501).

Der vertrauensärztliche Dienst als Gemeinschaftsaufgabe der Krankenversicherung[2] ist nach Erlaß weiterer Ausführungsbestimmungen des Reichsarbeitsministers und des Reichsversicherungsamts und der

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1095 ff.

[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 1091, und 1937, S. 1095.

Herausgabe eines Einheitsmusters für die Untersuchungskarte nunmehr auch für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen und ebenso für die Betriebskrankenkassen der Reichsverkehrsverwaltung und der Preußischen Wasserbauverwaltung abschließend geregelt worden. Danach ist der vertrauensärztliche Dienst gegenüber dem früheren Zustand in drei Punkten grundlegend geändert worden:

1. Der Vertrauensarzt ist nicht mehr angestellter Arzt der einzelnen Krankenkasse. Vertragsbeziehungen bestehen nur noch zwischen dem Vertrauensarzt und dem Träger der Gemeinschaftsaufgabe, d. i. bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen und bei den Betriebskrankenkassen der Reichsverkehrsverwaltung und der Preußischen Wasserbauverwaltung die Reichsbahn-Versicherungsanstalt.
2. Inhalt und Umfang der vertrauensärztlichen Arbeit ist erheblich geändert und erweitert.
3. Die Ergebnisse der vertrauensärztlichen Untersuchungen sind künftig in einer besonderen Untersuchungskarte niederzulegen.

Die Landesversicherungsanstalten pflegen zur Durchführung des vertrauensärztlichen Dienstes für rund 25 000 nach ihrem Wohnsitz zusammenfaßbare Versicherte jeweils einen hauptamtlichen Vertrauensarzt zu bestellen. Daneben sind in ländlichen Bezirken auch nebenamtliche Ärzte tätig. Im Bereich der Reichsbahn-Versicherungsanstalt als Trägerin der Gemeinschaftsaufgabe kommen für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen und die Betriebskrankenkassen der Reichsverkehrsverwaltung und der Preußischen Wasserbauverwaltung im allgemeinen nur nebenamtlich tätige Vertrauensärzte in Betracht, und zwar für den Bezirk einer jeden Kasse nur einer. Bei der großen Ausdehnung der Kassenbezirke werden indessen weitere Ärzte für die Nachuntersuchungen notwendig. Der Vertrauensarzt, der auch aus der Zahl der von der Deutschen Reichsbahn verpflichteten Bahnärzte sowie auch der beamteten Ärzte der Gesundheitsämter und der Medizinalreferenten der Regierungen usw. gewählt werden kann und tunlichst am Sitz der Kasse wohnen soll, hat die Aufgaben wahrzunehmen, die in den Bestimmungen des Reichsarbeitsministers über den vertrauensärztlichen Dienst vom 30. März 1936 genannt sind. Dazu gehören die Beratung und Unterstützung der Krankenkassen bei der Ermittlung und Feststellung der Voraussetzungen für die Leistungspflicht und den Leistungsumfang in den einzelnen Versicherungsfällen; insbesondere ist auch die Arbeitsunfähigkeit und die Verordnung von Versicherungsleistungen nachzuprüfen. Der Vertrauensarzt begutachtet erforderlichenfalls die Einweisung in ein Krankenhaus, eine Kuranstalt oder ein Genesungsheim

und den Verbleib über den Einweisungszeitraum hinaus. Im gleichen Umfang ist er vor der Gewährung von Sachleistungen über deren Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit zu hören. Er wirkt ferner bei der fürsorgerischen Erfassung von Krankheitszuständen, insbesondere bei Volkskrankheiten, mit. Ihm obliegt schließlich die Beratung und Unterstützung der Krankenkassen bei allen Angelegenheiten, die zur Aufgabe der Krankenversicherung auf dem Gebiet der Gesundheitsfürsorge, der Erb- und Rassenpflege gehören.

Der Vorstand der Reichsbahn-Versicherungsanstalt hat ein verbindliches Muster eines Vertrags und einer Dienstanweisung für den Vertrauensarzt aufgestellt. Das Vertragsmuster ist unter Anpassung an schon bestehende Verträge entworfen worden, da hierfür kein Einheitsmuster herausgegeben ist. Das Muster der Dienstanweisung entspricht dagegen fast wörtlich dem im Einvernehmen mit der Kassenärztlichen Vereinigung Deutschlands ausgearbeiteten Einheitsmuster. Die neben den eigentlichen Vertrauensärzten bestellten „Nachuntersucher" werden ausschließlich zu Nachuntersuchungen herangezogen, die vom Vertrauensarzt angeregt und vom Kassenleiter angeordnet werden. Sie werden auf Schriftwechselvertrag beschäftigt, der eine Vergütung nach Einzelleistungen vorsieht.

Der erweiterte Aufgabenkreis der Vertrauensärzte verlangt, daß ihnen die erforderlichen diagnostischen Einrichtungen, vor allem Röntgeneinrichtungen und Laboratorien für Untersuchungen, zur Verfügung stehen. Bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen und den Wasserbaukassen lassen sich solche Einrichtungen nicht wirtschaftlich ausnutzen, weil bei allen diesen Kassen die Zahl der Mitglieder, die an einem Ort wohnen, zu gering ist. Für solche Untersuchungen werden daher die Einrichtungen fremder Stellen benutzt. Hierfür kommen die vertrauensärztlichen Dienststellen der Landesversicherungsanstalten, die Gesundheitsämter und Krankenhäuser in Betracht.

Die Untersuchungskarte, für die das Reichsversicherungsamt ein Einheitsmuster im Juli 1937 bekanntgegeben hat, ist an sich nicht für die Reichsbahnbetriebskrankenkassen und Wasserbaubetriebskrankenkassen vorgeschrieben. Die Übernahme dieser als Wohltat für die gesamte versicherte Bevölkerung gedachten Einrichtung erschien aber notwendig, weil die Karte den Versicherten stets, von einer vertrauensärztlichen Dienststelle zur anderen, begleiten soll und Lücken in der Karte nur geeignet sein könnten, ihren Wert herabzusetzen.

Die Entwicklung des Mitgliederstands bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen war im Berichtsjahr durch viele Neueinstellungen und

viele Abgänge bestimmt. Während im allgemeinen in einem Jahr etwa zwei bis drei Einstellungswellen zu verzeichnen sind, haben im Berichtsjahr die Einstellungen das ganze Jahr hindurch angehalten. Die Zahl der Kassenmitglieder hatte im August 1937 zum erstenmal die Halbmillionengrenze überschritten. Sie ist von rund 445 000 auf 510 000 gestiegen. Im Dezember 1933 betrug die Zahl der Mitglieder insgesamt nur 409 312.

Da die heute dem Arbeitsmarkt für Neueinstellungen noch zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte nicht mehr zu den gesündesten und brauchbarsten zählen, andererseits bei der Fülle der Einstellungen die ärztlichen Untersuchungen nicht immer zur gegebenen Zeit vorgenommen werden konnten, mußten häufig genug Arbeiter wegen Ungeeignetheit wieder entlassen und aus der Kasse abgemeldet werden. Das Verwaltungsgeschäft wurde dadurch nicht unwesentlich erschwert. Durch Änderungen im bahnärztlichen Dienst will man erreichen, daß künftige Einstellungsuntersuchungen ohne Verzug durchgeführt werden. Davon wird auch eine günstige Rückwirkung auf den Krankenstand erhofft.

Der durchschnittliche Krankenstand betrug im Berichtsjahr 3,07 % gegenüber 3,10 % des Vorjahrs (1933 = 2,85 %, 1934 = 2,69 %, 1935 = 2,97 %). Nach einer Mitteilung in der Zeitschrift „Die Betriebskrankenkasse" Nr. 12 von 1938, S. 188, betrug bei den dort angegebenen acht Beschäftigungsgruppen der Krankenstand im Jahresdurchschnitt 1937 = 3,01 %. Wenn danach der Stand bei den Reichsbahnbetriebskrankenkassen gegenüber dem Gesamtdurchschnitt auch um ein geringes höher ist, so ergibt sich doch gegenüber der Gruppe Verkehrsgewerbe mit 3,17 % ein verhältnismäßig noch günstiges Ergebnis. Die Zunahme gegenüber den Vorjahren läßt sich wohl doch mit der besonders schweren Arbeit bei der Eisenbahn, den besonderen Anforderungen des Jahrs 1937 und der als Folge des starken Personalbedarfs zum Teil mangelhaften Ausbildung der Kräfte erklären. Indessen ist nicht zu bestreiten, daß bei einzelnen Kassen der Krankenstand stark überhöht war. Gewisse Umstände lassen vermuten, daß hier die obengenannten Gründe für die Überhöhung nicht allein maßgebend sein können. So soll hier und da die Einführung der Kranken- und Sterbegeldkasse in den außerpreußischen Bezirken mit ihren Zuschußleistungen auf den Krankenstand ungünstig eingewirkt haben. Durch nachhaltigen Einsatz des nunmehr abschließend geregelten vertrauensärztlichen Dienstes wird sich der Krankenstand auf das unvermeidbare Maß zurückführen lassen.

Der Vermögensstand der Reichsbahnbetriebskrankenkassen wurde durch die Höhe der Ausgaben als Folge der eingeführten Mehrleistungen noch immer ungünstig beeinflußt. Einzelne Kassen konnten auch jetzt

noch einen Überschuß buchen. Die Mehrzahl der Kassen war aber gezwungen, unter Zuhilfenahme von Vermögensbeständen die laufenden Ausgaben zu decken. Das Vermögen der Reichsbahnbetriebskrankenkassen betrug zum Schluß des Jahrs 1937 rund 37 Millionen RM. Es ist um rund 600 000 RM vermindert gegenüber dem Vermögen zum Schluß des Vorjahrs. Da aber noch Wertsteigerungen an nicht veräußerten Wertpapieren in Höhe von ebenfalls rund 600 000 RM eingetreten sind, betrug die gesamte Vermögensabnahme rund 1 200 000 RM.

Die teilweise noch sehr ansehnlichen Kassenvermögen rechtfertigen noch eine solche Ausgabenwirtschaft, die übrigens auch in der ganzen gesetzlichen Krankenversicherung festzustellen ist. Alle Krankenkassen hatten zur Entlastung der Wirtschaft bis etwa zum Jahr 1934 ihre Beitragssätze, die Ende 1929 durchschnittlich 6,46 % des Grundlohns betrugen, zum Teil über das erträgliche Maß gesenkt. Die Folge war, daß schließlich allenthalben entbehrliche Vermögensbestände trotz gleichzeitiger Leistungssenkung zur Ausgabedeckung herangezogen werden mußten. Um allmählich wieder die laufenden Einnahmen und Ausgaben in Übereinstimmung zu bringen, mußte in den folgenden Jahren eine Reihe von Krankenkassen auch Beitragserhöhungen vornehmen. Dies trifft auch für das Jahr 1937 zu. Jedoch ist der Beitragssatz im Gesamtdurchschnitt der Pflichtkrankenkassen seit 1934 wieder zurückgegangen. Er stellte sich Ende des Jahrs 1937 auf 5,16 % des Grundlohns.

Die Beitragssätze der Reichsbahnbetriebskrankenkassen hatten bei fünf Kassen im Lauf der letzten eineinhalb Jahre erhöht werden müssen. Der durchschnittliche Beitragssatz aller Reichsbahnbetriebskrankenkassen betrug 4,75 %. Der Beitragssatz bewegte sich bei den einzelnen Kassen zwischen 4,2 % und 5,4 %, wobei 15 Kassen den Durchschnitt überragten, bei 9 Kassen hatte er die Höhe von 5 % und darüber. Die Beitragsbemessung entsprach dem Leistungsstand der Kasse.

In der Frage der Leistungen wurde vom Verband der Reichsbahnbetriebskrankenkassen in Zusammenarbeit mit der Aufsichtsbehörde, dem Hauptwohlfahrtsamt bei der Reichsbahndirektion Berlin, fortschreitend eine weitere Angleichung bei den einzelnen Kassen angestrebt. Nach früherer großer Verschiedenheit haben jetzt alle Kassen in ihren Satzungen die gleiche Leistungsdauer erreicht. Auch bezüglich der Barleistungen ist ebenso wie bei der Bemessung der wichtigsten Mehrleistungen eine ziemliche Gleichstellung eingetreten. Die wiederholt empfohlene Gewährung der vollen Krankenhauspflege für Familienangehörige konnte noch nicht überall erfolgen, weil die geldliche Lage einzelner Kassen diese Leistungserweiterung noch nicht zuließ.

C. Die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung.

Bahnärztlicher Dienst.

Die finanzielle Lage der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung kann als günstig angesehen werden. Während noch in den Jahren 1935/36 erhebliche Fehlbeträge festzustellen waren, ergab sich für das Jahr 1937 ein Überschuß von rund 1,4 Millionen RM. Dieses günstige Ergebnis ist allerdings die Folge der zum 1. Januar 1937 eingeführten Änderung des bahnärztlichen Dienstes[1]. Sie beseitigte bekanntlich die kostenlose Behandlung der Beamten des Außendienstes in Krankheitsfällen durch besonders hierfür bestellte Bahnärzte und führte an deren Stelle nach dem Vorgang bei der reichsgesetzlichen Krankenversicherung die freie Arztwahl ein. Das bedeutete, daß diese Beamten wie die Beamten des Innendienstes nunmehr auch für ihre eigene Person die satzungsmäßigen Leistungen der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung beanspruchen können, andererseits aber auch an Stelle der bisher für sie ermäßigten Sätze die vollen Mitgliederbeiträge entrichten müssen, während die Reichsbahnverwaltung für sie die ungekürzten Zuschüsse an die Kasse zahlt. Dadurch hatte diese eine Mehreinnahme von über 4 Millionen RM. Damit trat natürlich die Frage der Einführung von Leistungsverbesserungen in den Vordergrund. Jedoch hat die Kassenleitung abgesehen von unbedeutenden Verbesserungen vorsorglich solche bisher nicht eingeführt. Das Ergebnis des ersten Geschäftsjahrs nach der Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes, das überdies frei von Epidemien war, ließ noch nicht die Entwicklung der Folgezeit beurteilen. Sodann war in Aussicht genommen worden, angesichts des starken Anwachsens der Rücklage für das Sterbegeld, für die auf Anordnung der staatlichen Aufsichtsbehörde 40 Millionen RM anzusammeln waren, die sich aber in den Jahren von 1932 bis 1937 von rund 10 Millionen auf 27 Millionen RM erhöht hatte, wenigstens die Zinsen dieser Rücklage der laufenden Rechnung zugute kommen zu lassen, zumal diese noch immer die satzungsmäßigen Sterbegelder getragen hatte. Die staatliche Aufsichtsbehörde glaubte indessen, aus versicherungsmathematischen Gründen einer solchen Regelung nicht zustimmen zu können. Der Umstand endlich, daß infolge der Einbeziehung Österreichs in das Deutsche Reich aus der Gefolgschaft der Östereichischen Bundesbahnen rund 52 000 Beamte in die Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung übertreten werden, denen ebenso wie den von der verstaatlichten Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft und Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft übernommenen Bediensteten erleichterte Aufnahmebedingungen zu gewähren sein werden,

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 1360 ff.

ließ es zweckmäßig erscheinen, in der Frage der Einführung von Leistungsverbesserungen vorläufig noch abzuwarten. Doch ist die Kassenleitung angesichts des günstigen Jahresabschlusses bestrebt, wenigstens auf dem so wichtigen Gebiet der Zahnpflege alsbald weitere Mittel zu Leistungsverbesserungen verfügbar zu machen.

Die Jahreshöchstgrenze für die Gesamtleistungen an die einzelnen Mitglieder wird durch die Satzung bestimmt. Sie beträgt in Beitragsklasse I 700 RM, in Beitragsklasse II 900 RM, in Beitragsklasse III 1100 RM und in Beitragsklasse IV 1200 RM. Um den Mitgliedern, die unter besonders hohen Ausgaben für Krankheit zu leiden haben, darüber hinaus helfen zu können, war ebenso wie schon in früheren Jahren auch im abgelaufenen Berichtsjahr diese Höchstgrenze auf das Doppelte heraufgesetzt worden. Die gleiche Regelung gilt auch für das Jahr 1938. Die Mehrausgaben beliefen sich im Berichtsjahr auf rund 120 000 RM. Hieran waren 453 Mitglieder beteiligt. Bei kinderreichen Mitgliedern (vier oder mehr versicherte Kinder) kann der Kassenleiter im Einzelfall bei nachgewiesener Notlage auf Antrag den satzungsmäßigen Jahreshöchstbetrag bis zum Dreifachen erhöhen. Von dieser Vergünstigung hat jedoch im Berichtsjahr nur ein Mitglied mit einem Betrag von 37 RM über die allgemein verdoppelte Jahreshöchstgrenze Gebrauch gemacht.

Als Kannleistungsmittel — Kannleistungen sind außertarifliche Zuschüsse, die nach bestimmten Richtlinien gewährt werden — wurden im Berichtsjahr 400 000 RM bereitgestellt. Hiervon wurde die Hälfte an die Bezirksfürsorgen bei den Reichsbahndirektionen als Beitrag der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung zur Bekämpfung der Tuberkulose überwiesen. Von den restlichen 200 000 RM zuzüglich 2 000 RM Zinsen haben die Bezirksleitungen 173 000 RM für Kannleistungszwecke verwendet. Der nicht verbrauchte Rest von 29 000 RM ist wieder in den Ausgleichsstock zurückgeflossen.

Der zum Jahresschluß erzielte Überschuß machte es möglich, für das Geschäftsjahr 1938 600 000 RM als Kannleistungsmittel auszuwerfen, von denen wiederum die Hälfte dem Reichsverband der Eisenbahnvereine (Bezirksfürsorgen) überwiesen und der Rest den Bezirksleitungen zugeteilt wird.

Zur Durchführung von Kuren stehen die eigenen Kuranstalten „Taunusheim" in Königstein i. T. und „Hochstein" in Oberschreiberhau, weiter an verschiedenen Kurorten vom Vorstand zugelassene Krankenanstalten zur Verfügung. Die Kasse will neuerdings in dem zum Altreich zurückgekehrten Österreich, und zwar in Gastein, für Kurzwecke ein stattliches Anwesen erwerben.

Das Taunusheim mit 200 Betten gewährte im Berichtsjahr insgesamt 2 174 Kranken Aufenthalt mit 60 296 Verpflegungstagen. Die Krankenanstalt Hochstein mit 145 Betten nahm 1 396 Kranke mit 39 810 Verpflegungstagen auf. In den Vertragsanstalten wurden im Berichtsjahr 2 010 Kuren mit 59 646 Verpflegungstagen durchgeführt. Die Gesamtzahl der Kuren in den genannten Anstalten beträgt damit 5 580 mit 159 752 Verpflegungstagen. An Ausgaben für diese Kuren sind entstanden 896 000 RM. Das sind die tarifmäßigen Ausgaben für die Kuren in Krankenanstalten. Dazu kommen noch die Zuschüsse aus Kannleistungsmitteln für Kuren in Krankenanstalten an Bade- und Kurorten, mit denen keine vertragliche Regelung besteht, in Höhe von 82 000 RM, so daß sich die Gesamtausgaben für Anstaltskuren im Jahr 1937 auf rund 978 000 RM belaufen, d. i. gegenüber dem Vorjahr rund 110 000 RM weniger.

Die Zahl der Mitglieder (ausschließlich der mitversicherten Familienangehörigen) betrug am Jahresschluß 401 732. Davon waren 279 175 aktive Beamte und 122 557 Ruhegeldempfänger und Witwen. Die Gesamtzahl hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3,08 % erhöht.

Die Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen und Verwaltungszuschüssen betrugen im Berichtsjahr 36 590 000 RM gegenüber 31 824 000 RM im Vorjahr. Die Mehreinnahme von 4 766 000 RM ist eine Folge der Zunahme der Mitglieder, insbesondere aber der Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes, die für die große Zahl der bisher bahnärztlich betreuten Beamten des Außendienstes — 64 % aller Mitglieder hatten Anspruch auf freie bahnärztliche Behandlung — die Zahlung des vollen Mitgliederbeitrags notwendig machte.

Die Gesamtsumme der Ausgaben für tarifliche Leistungen betrug im Berichtsjahr 33 388 000 RM gegenüber 31 070 000 RM im Vorjahr, d. s. 2 318 000 RM mehr als 1936. Die Gründe sind die gleichen wie beim Einnahmezuwachs. Von den Ausgaben für tarifliche Leistungen entfielen 42 % auf Kosten für ärztliche Behandlung (ohne zahnärztliche Behandlung). Es gehört nicht in den Rahmen dieser Abhandlung, auf die Ursachen dieser seit langem beobachteten Erscheinung einzugehen. Die Kassenleitung glaubt jedensalls, die allerdings nicht unbeachtlichen Aufwendungen unter allen Umständen senken zu müssen, um die hierdurch freiwerdenden Mittel für andere Zwecke, namentlich auf dem Gebiet der Zahnpflege, dienstbar zu machen. Sie trägt sich mit dem Gedanken, an Stelle des bisherigen Tarifs mit Höchstsätzen für die einzelnen ärztlichen Leistungen feste Erstattungssätze einzuführen. Es wird die Aufgabe aller Beteiligten sein, dafür zu sorgen, daß dabei weder die berechtigten Belange der Ärzteschaft noch die der Versicherten zu kurz kommen.

Das Vermögen setzte sich am Schluß des Berichtsjahrs zusammen wie folgt:

Allgemeine Rücklage	7 500 000 RM
Rücklage für Sterbegeld	26 601 000 „
Ausgleichstock	9 144 000 „
Sondervermögen	4 957 000 „
Zusammen	48 202 000 RM

Das Vermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 4 893 000 RM erhöht. Die Zinsen dieses Vermögens (ohne Sondervermögen) beliefen sich auf 2 046 000 RM; davon entfielen 1 238 000 RM auf die Rücklage für Sterbegeld, der Rest von 808 000 RM auf den Ausgleichstock. Die allgemeine Rücklage, die satzungsgemäß der Höhe der durchschnittlichen Vierteljahrsausgabe für satzungsmäßige Leistungen (außer Sterbegeld) der letzten drei Geschäftsjahre entsprechen muß, ist in ihrer vorschriftsmäßigen Höhe vorhanden. Die Rücklage für Sterbegeld hat ihren vorgeschriebenen Stand (40 Millionen RM) noch nicht erreicht. Ihr flossen zu aus den satzungsgemäß abzuführenden 5 % der Einnahmen aus Mitgliederbeiträgen und Verwaltungszuschüssen 1 830 000 RM und aus Zinsen 1 238 000 RM, zusammen 3 068 000 RM. Der Ausgleichstock konnte aus dem am Jahresschluß erzielten Überschuß und aus Zinsen nach Abzug gewisser Sonderausgaben um 1 718 000 RM erhöht werden. Das Sondervermögen ist gebildet aus den von den Kleiderkassen Preußens und Oldenburgs der Deutschen Reichsbahn aufgewertet zurückzuzahlenden Papiermarkvorschüssen der Inflationszeit, auf deren Rückzahlung die Deutsche Reichsbahn seinerzeit verzichtet hat. Es wurde im Jahr 1928 mit Genehmigung des Verwaltungsrats der früheren Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung für Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten der Reichsbahnbeamten und Angestellten mit der Auflage zur Verfügung gestellt, daß über dieses Vermögen nur mit Genehmigung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn verfügt werden dürfe. Es besteht neben sonstigen Anlagewerten (Wertpapieren, Bankguthaben) aus dem Grundbesitz der Kuranstalten Taunusheim und Hochstein und hat sich aus Zinsen und Überschüssen der Kuranstalten im Berichtsjahr um 107 000 RM erhöht.

Der Umstand, daß infolge des im Berichtsjahr eingetretenen Personalmangels neuerdings Warte- und Ruhestandsbeamte in größerer Zahl wieder als Beamte oder Angestellte im aktiven Dienst beschäftigt werden mußten, war der Anlaß, die Zahlung des Verwaltungszuschusses zu den Mitgliederbeiträgen zugunsten dieser Bediensteten besonders zu regeln. Die Deutsche Reichsbahn zahlt diese Zuschüsse auch dann, wenn Beamte über das 65. Lebensjahr hinaus beibehalten werden, weiter für solche als

Angestellte wiederbeschäftigte Warte- und Ruhestandsbeamte, die nicht krankenversicherungspflichtig sind. Krankenversicherungspflichtige Warte- und Ruhestandsbeamte, die bereits Mitglieder der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung sind, nunmehr aber auch einer gesetzlichen Krankenkasse beitreten müssen, können gegen Zahlung des entsprechenden Mitgliederbeitrags (ohne Verwaltungszuschuß) die Leistungen der Kasse in Anspruch nehmen. Sie sind dann doppelt versichert. Sie können zur Vermeidung einer doppelten Beitragsleistung aber auch beantragen, daß während der Zeit ihrer Verwendung in krankenversicherungspflichtiger Tätigkeit bei Fortsetzung der Mitgliedschaft Beiträge und Leistungen ruhen. Die noch vor Gründung der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung (1. April 1926) auf Grund des Beamtenabbaus in den Warte- und Ruhestand versetzten Beamten können jetzt noch die Mitgliedschaft bei der Reichsbahnbeamten-Krankenversorgung erwerben. Für sie werden gleichfalls die Verwaltungszuschüsse gezahlt.

Die Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes[1] hat sich überall reibungslos vollzogen. Selbstverständlich zeigten sich wie bei jeder Neubildung anfangs Mängel und Schwächen. Schwierigkeiten ergaben sich z. B. im Lauf des Berichtsjahrs dadurch, daß durch die unerwartete Verkehrszunahme und die durch sie bedingten Neueinstellungen von Arbeitskräften die Bahnärzte mit Einstellungsuntersuchungen stark belastet wurden. In den Zeiten der Verkehrssteigerung waren auch der Unterricht im Nothelferdienst und die Untersuchungen von Gaskurs- und Luftschutzteilnehmern sowie von Bahnschutzangehörigen sehr erschwerend. Diese Schwierigkeiten konnten im allgemeinen durch eine planmäßige Arbeitsverteilung, Vermehrung der Reichsbahnarztstellen, Bestellung von Vertreterärzten behoben werden. Die Frage, ob und wieweit der Sanitätsunterricht überhaupt umgestaltet werden soll, wird noch geprüft. Die Untersuchungsvordrucke für die Einstellungsuntersuchungen, den Bahn- und Luftschutz werden so vereinheitlicht, daß einerseits eine klare Übersicht entsteht und andererseits unwirtschaftlicher Leerlauf durch Doppeluntersuchungen vermieden wird. Die Formblätter werden durchweg vereinfacht. Auch die Tauglichkeitsvorschriften werden der Zeit entsprechend geändert und dem gegenwärtigen Stand der medizinischen Wissenschaft angepaßt. Daß die im übrigen nicht zu verkennende Steigerung der Leistungen der Bahnärzte auch durch eine entsprechende Erhöhung der Bezüge ausgeglichen wurde, soll nur nebenbei bemerkt werden.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 1360 ff., 1937, S. 1424 ff.

So kann schon nach Verlauf des ersten Jahrs nach Einführung der Neuordnung gesagt werden, daß der heutige bahnärztliche Dienst, in dem 23 % der Reichsbahnärzte fast ausschließlich für den Eisenbahndienst tätig sind, die an ihn gestellten Erwartungen erfüllt hat. Um den Reichsbahnärzten für ihre wichtigen Aufgaben das wissenschaftliche Rüstzeug zu schaffen, wurde an Stelle der vom früheren Verband Deutscher Reichsbahnärzte herausgegebenen Zeitschrift für Bahnärzte eine neue Zeitschrift „Der Sanitätsdienst bei der Deutschen Reichsbahn" gegründet, die als Beilage zum Amtlichen Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn und des Unternehmens Reichsautobahnen, nämlich der Zeitschrift „Die Reichsbahn", beigegeben wird und die berufen ist, durch Arbeiten aus berufener Feder alle Fragen zu klären, die die Reichsbahnärzte praktisch zu lösen haben. Weiter wurde den Bahnärzten Gelegenheit gegeben, durch Teilnahme an Kommissionssitzungen und ärztlichen Konferenzen ihre Kenntnisse zu vertiefen und ihre Erfahrungen zu bereichern.

Schon in früheren Abhandlungen ist darauf hingewiesen worden[1], daß die Deutsche Reichsbahn der Tuberkulosebekämpfung ihre besondere Aufmerksamkeit widmet und hierfür bedeutende Mittel aufwendet. Eine gewisse Sorge bereiten ihr die Gefolgschaftsmitglieder mit offener Lungentuberkulose. Nach dem Stand vom November 1936 waren bei der Deutschen Reichsbahn 351 Beamte und 538 Arbeiter an offener Lungentuberkulose erkrankt. Die Deutsche Reichsbahn legt Wert darauf, daß gerade diesen Kranken eine gründliche Heilfürsorge zuteil wird. Art und Umfang der Fürsorge bestimmt der Leiter der Bezirksfürsorge im Einvernehmen mit dem behandelnden Arzt oder dem Facharzt. Die Bezirksfürsorge soll sich aber auch um die häuslichen Verhältnisse des Kranken kümmern und bei der Vor- und Nachfürsorge darauf halten, daß auf die verminderten Arbeitsleistungen, besonders nach einem Heilverfahren und während der Gasbrustbehandlung, Rücksicht genommen wird. Die dienstlichen Verhältnisse der an offener Lungentuberkulose Leidenden sollen andererseits aber auch so geregelt werden, daß eine Übertragung der Krankheit verhütet wird. Zu einer solchen Vorbeugung ist die Deutsche Reichsbahn nicht nur gegenüber der Gefolgschaft, sondern als öffentliches Verkehrsunternehmen auch gegenüber der Allgemeinheit verpflichtet. Hier erwachsen insbesondere auch den Oberbahnärzten wichtige Aufgaben. Sie müssen sich dauernd einen Überblick über die an offener Lungentuberkulose erkrankten Bediensteten verschaffen, sich durch eigene Anschauung über die Arbeitsbedingungen, den Arbeitsplatz usw. unterrichten und die danach etwa notwendigen Maßnahmen an-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 117 und 1357 ff.

regen. Die Pflicht gegenüber der Gefolgschaft und der Allgemeinheit braucht indessen nicht dazu zu führen, daß jeder Offentuberkulöse vom Arbeitsmarkt ausgeschlossen und invalidisiert wird, wodurch sich seine wirtschaftliche Lage nur verschlechtern und sein Leiden vielleicht hoffnungslos werden würde. Der Auffassung des Reichsversicherungsamts in seiner Entscheidung vom 13. Februar 1937, wonach jeder Tuberkelbazillenausscheider wegen der Ansteckungsgefahr für die Umwelt des Erkrankten auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt nicht mehr verwendungsfähig sein soll trotz unter Umständen erhaltener Arbeitskraft, kann nach der Anschauung vieler Fachärzte nicht zugestimmt werden. Sie ist im Schrifttum auch nicht unwidersprochen geblieben[1].

Das Amt für Volksgesundheit bei der Deutschen Arbeitsfront organisiert seit einiger Zeit eine Betriebsbetreuung. Sie bezweckt u. a., in allen Betrieben die arbeitenden und schaffenden Menschen fortlaufend durch Ärzte des Amts für Volksgesundheit (Betriebsärzte) auf Frühschäden (insbesondere Tuberkulose) untersuchen zu lassen, um sie rechtzeitig der Behandlung zuzuführen. Die Betriebsärzte haben nach den hierfür aufgestellten Richtlinien eine Reihe von Aufgaben zu erfüllen, die bei der Deutschen Reichsbahn den Bahnärzten zufallen. Die Deutsche Reichsbahn hatte daher zunächst auch davon abgesehen, die von den Ärzten des Amts für Volksgesundheit durchgeführten Betriebsuntersuchungen auch für ihre eigenen Betriebe zuzulassen. da in dieser Hinsicht der seit Jahrzehnten bewährte bahnärztliche Dienst, der schon mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebs und die daraus der Reichsbahn erwachsenden Pflichten gegenüber der Allgemeinheit nicht entbehrt werden konnte, ausreichend vorgesorgt hatte, zumal ein Nebeneinanderarbeiten zweier Stellen untunlich erschien. Sie ist dann allerdings dazu übergegangen, einen Betriebsarzt eigener Wahl versuchsweise für den Bezirk der Reichsbahndirektion Berlin zu bestellen. Von der Aufzählung seiner Aufgaben im einzelnen kann abgesehen werden, da es sich zunächst nur um einen Versuch handelt, dessen Erfolg abgewartet werden muß. Seine Tätigkeit entspricht ungefähr der der Betriebsärzte des Amts für Volksgesundheit. Er ist der Berater des Betriebsführers in allen gesundheitlichen Fragen der Arbeit und der Lebensführung der Gefolgschaft. Ziel seines Wirkens ist die Erhaltung und Förderung der Gesundheit, Leistungsfähigkeit, Arbeits- und Lebensfreude der Gefolgschaft. Der Schwerpunkt seiner Tätigkeit liegt vorläufig bei der Untersuchung der jugendlichen Arbeiter, insbesondere der Lehrlinge in den Ausbesserungswerken. In seiner fachlichen Tätigkeit auf dem Gebiet der Gesundheitsführung ist er an die Weisungen des

[1] Vgl. die Zeitschrift „Die Arbeiterversorgung" 1938, S. 171.

Oberbahnarztes gebunden. Er muß auch enge Verbindung mit dem Reichsbahnarzt halten, damit beide Ärzte sich in der Arbeit ergänzen und Reibungen vermieden werden. Einstellungsuntersuchungen hat er nicht vorzunehmen. Diese verbleiben beim Bahnarzt.

Die Sicherheit des Betriebs verlangt, daß die Bahnärzte ihr besonderes Augenmerk auf betriebsgefährdende Krankheiten beim Personal richten und ungeeignete Personen aus ihm entfernen lassen. Es hat sich indessen gezeigt, daß Bedienstete der verschiedenen Dienstzweige auch einen Betriebsunfall verursacht haben, weil sie durch Familiensorgen oder außerdienstliche Tätigkeit stark beansprucht oder weil sie für ihren Posten ungeeignet waren. Die Gefolgschaft nach dieser Richtung zu beobachten, ist zunächst Pflicht der Dienststellenleiter. Diese sollen bei jeder Gelegenheit, sei es im Unterricht, sei es auf Kameradschaftsabenden oder bei ähnlichen Gelegenheiten die Gefolgschaft darauf hinweisen, daß jeder Bedienstete sich in Fällen, in denen er sich durch eine ungewöhnlich starke außerdienstliche Beanspruchung, durch Familienverhältnisse oder sonstige Umstände beeinflußt fühlt, zur Wahrung der Betriebssicherheit wie im eigenen Interesse vertrauensvoll dem Vorgesetzten offenbaren soll, statt sich der Gefahr des Versagens und damit vielleicht schwerer Bestrafung und seine Familie großer Not auszusetzen. Er soll durch solche Erklärungen es dem Vorgesetzten ermöglichen, Maßnahmen zu seinem Besten zu treffen, die — ohne ihm zu schaden — ihn vor diesen Gefahren bewahren. Der untersuchende Bahnarzt hat sich in solchen Fällen nicht nur auf die rein ärztlichen Fragen zu beschränken, sondern auch die besonderen ihm vom Dienststellenleiter oder vom Bediensteten selbst mitgeteilten Umstände zu berücksichtigen. Es kann somit ohne Übertreibung gesagt werden, daß die Deutsche Reichsbahn es verstanden hat, ihre Pflichten gegenüber der Allgemeinheit mit denen gegenüber der Gefolgschaft in Einklang zu bringen.

D. Die Kranken- und Sterbegeldkasse der Deutschen Reichsbahn.

Satzungsänderungen von wesentlicher Bedeutung sind im Berichtsjahr nicht eingeführt worden. Einige kleinere Änderungen dienten der Beseitigung von Härten. So ist u. a. mit Genehmigung des Hauptvorstands die Wiederaufnahme von über 60jährigen Bediensteten für alle ehemaligen Bediensteten zulässig, die mit Unfallrente, Invalidenrente, Ruhegeld aus der Angestelltenversicherung oder infolge Personalverminderung unfreiwillig aus der Beschäftigung oder durch Übernahme in das Beamtenverhältnis aus der Kasse ausgeschieden waren. Bisher galt diese Vergünstigung nur für die mit Invalidenrente oder Ruhegeld aus der Angestelltenversicherung ausgeschiedenen ehemaligen Kassen-

mitglieder. Die Vorschriften über die Möglichkeit einer Erhöhung der Versicherung, die bis zur Vollendung des 45. Lebensjahrs jederzeit zulässig ist, sind für die Fälle nach Überschreitung dieses Lebensalters günstiger gestaltet worden. Die seit längerer Zeit erstrebte und nach dem versicherungsmathematischen Gutachten auch vertretbare Beitragssenkung ist noch nicht durchgeführt worden. Sie sollte zu dem Zeitpunkt eintreten, von dem an den Witwen, die mangels eigener Invalidität die Witwenrente aus der reichsgesetzlichen Invalidenversicherung noch nicht erhalten können, durch besondere Zuschüsse aus der Abteilung B der Reichsbahnversicherungsanstalt geholfen werden sollte. Diese Zuschüsse bedingten eine Erhöhung der Beiträge zur Abteilung B. Durch die gleichzeitige Senkung der Beiträge zur Kranken- und Sterbegeldkasse sollte eine geldliche Mehrbelastung der Mitglieder tunlichst vermieden werden. Die Verhandlungen über die Einführung solcher Rentenzuschüsse für die Witwen sind indessen noch nicht abgeschlossen worden. Demzufolge mußte auch die für den 1. April 1938 in Aussicht genommene Beitragssenkung unterbleiben, zumal die Übernahme der Arbeiter der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, der Braunschweigischen Landeisenbahngesellschaft und nicht zuletzt der österreichischen Eisenbahnarbeiter es ratsam erscheinen läßt, in der Frage der Beitragssenkung noch abzuwarten.

Die günstige geldliche Entwicklung der Kasse hielt im übrigen auch im Jahr 1937 an. Die Überschüsse der Bezirksvorstände betrugen am Schluß des Jahrs rund 2,7 Millionen RM. Das Gesamtvermögen der Kasse beläuft sich zur Zeit auf rund 25,5 Millionen RM. Der vom Versicherungsmathematiker für den 31. Dezember 1936 errechnete Sollwert der Rücklage[1] von 22,7 Millionen RM ist danach weit überschritten. Wenn auch zu berücksichtigen ist, daß sich durch Zeitablauf und Zugang von 13 000 Mitgliedern der Sollwert inzwischen erhöht hat, so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, daß das Vermögen den augenblicklichen Sollwert übersteigt. Die günstige Lage der Kasse machte es auch möglich, daß sowohl im Berichtsjahr wie auch für das Jahr 1938 das Ehefrauensterbegeld in Höhe von 100 RM genehmigt werden konnte.

Aus Anlaß der Überführung der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf das Reich waren auch die Sozialversicherungeinrichtungen dieser Bahnen auf die Deutsche Reichsbahn überzuleiten. Die Mitglieder der Betriebskrankenkassen dieser Bahnen in Braunschweig und Lübeck wurden zum 1. April 1938 in die Reichsbahnbetriebskrankenkasse Hannover, Hamburg

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1430.

und Schwerin überführt. Eine der Kranken- und Sterbegeldkasse entsprechende Einrichtung gab es bei den übernommenen Bahnen nicht. Es kam daher nur in Frage, ihre Bediensteten auch in diese Wohlfahrtseinrichtung der Deutschen Reichsbahn zu übernehmen. Die Übernahme erfolgte gleichzeitig mit der Überführung in die Reichsbahnbetriebskrankenkassen unter erleichterten Bedingungen. Den nach der Satzung aufnahmefähigen Bediensteten der genannten Bahnen wird vom 1. April 1938 an die Möglichkeit der Versicherung in der Kranken- und Sterbegeldkasse unter denselben Vergünstigungen (Ausschaltung der Altersgrenze, der einmonatigen Wartezeit und Erlaß des Eintrittsgeldes) gegeben, die die Kasse den außerpreußisch-hessischen Bediensteten bei der Ausdehnung der Kasse im Jahr 1936 gewährt hat.

In der vorjährigen Abhandlung war auf Verhandlungen mit dem Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung hingewiesen worden[1], die das Ziel hatten, für die Kasse eine neue Rechtsform, eine neue Organisation und eine neue Satzung zu schaffen. Nachdem diese Verhandlungen zu einem gewissen Abschluß gekommen sind, erscheint es angezeigt, jetzt auf diese Dinge näher einzugehen.

Die Kranken- und Sterbegeldkasse (früher Kranken- und Hinterbliebenenkasse genannt) war im Jahr 1904 vom Allgemeinen Verband der Eisenbahnvereine der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen als Selbsthilfeeinrichtung des Personals gegründet worden. Der Kasse war seinerzeit gemäß § 22 des Bürgerlichen Gesetzbuchs durch gemeinschaftlichen Erlaß des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Innern und der Justiz Rechtsfähigkeit verliehen worden. Der Wirkungskreis der Kasse war ursprünglich auf die preußisch-hessischen Eisenbahnstrecken beschränkt[2], ist aber im Jahr 1936 auf die außerpreußisch-hessischen Bezirke der Deutschen Reichsbahn ausgedehnt worden[3]. Die staatliche Aufsicht über die Kasse führte zuletzt der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister, der auch die jetzt gültige Satzung vom 1. Juli 1936 noch genehmigt hat. Dieser erklärte gelegentlich der beabsichtigten Ausdehnung der Kasse auf die außerpreußisch-hessischen Strecken, daß im Fall der Verwirklichung dieses Plans seine Aufsicht nicht mehr gegeben sei, da nach § 3 des Gesetzes über die Beaufsichtigung der privaten Versicherungsunternehmungen vom 6. Juni 1931 nur Versicherungsunternehmungen, deren Geschäftsbetrieb auf ein Land beschränkt sei, von Landesbehörden beaufsichtigt werden dürften. Er ver-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1431.

[2] Bis 1918 gehörten auch die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu der Kasse.

[3] Vgl. Archiv für Eisenbahnen 1936, S. 1366, und 1937, S. 1430.

wies die Kasse mit ihrem Antrag an das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung als zuständige Aufsichtsbehörde. Dieses Amt lehnte die Satzung ab, da sie mit den bestehenden Versicherungsgesetzen nicht übereinstimmte. Die Beanstandungen betrafen hauptsächlich solche Punkte, die durch den tatsächlich vorhandenen, wenn auch nicht rechtlich anerkannten, öffentlich-rechtlichen Charakter der Kasse bedingt waren[1]. Dahin gehörten z. B. der Einfluß solcher Stellen, die außerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Organe der Kasse stehen, nämlich des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn und des Hauptvertrauensrats, weiter die Strafbefugnisse und die Absetzbarkeit von Vertretern zur Hauptversammlung. Es wurden hinsichtlich der Organisation der Kasse Forderungen gestellt, die teils durch Gesetz, teils durch Verwaltungsanordnungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung vorgeschrieben waren, die aber mit den Belangen und der Verwaltungsübung der die Geschäfte der Kasse führenden Deutschen Reichsbahn nicht vereinbar waren.

Der Versuch, beim Reichs- und Preußischen Wirtschaftsminister die nachträgliche Anerkennung der Kasse als öffentlich-rechtliche Einrichtung zu erlangen, mißlang. Den besonderen Verhältnissen der Kasse sollte nach seiner Ansicht allerdings soweit Rechnung getragen werden, als es das Gesetz vom 6. Juni 1931 überhaupt zuließ. Das Reichsaufsichtsamt für Privatversicherung sollte Forderungen, die nicht zwingend gesetzlich vorgeschrieben waren, fallen lassen. Es galt nun, für die Organisation der Kasse eine Form zu finden, die sowohl den gesetzlichen Vorschriften für einen Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit gerecht wurde, sich andererseits aber mit der Organisation der Reichsbahnverwaltung vereinbaren ließ, und die es ermöglichte, die Eigenart der Kasse als soziale Einrichtung und als Werkzeug der Personal- und Lohnpolitik der Deutschen Reichsbahn zu erhalten.

Ein Versuch nach dieser Richtung mißlang völlig. Bei der Umstellung der Satzung auf die Form eines Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit ergaben sich trotz weitgehenden Entgegenkommens des Reichsaufsichtsamts so erhebliche Schwierigkeiten, daß die Weiterver-

[1] Als öffentlich-rechtliche Anstalt hätte die Kasse ihre Organisation nach dem Führergrundsatz aufbauen können. Sie war in einem dem früheren Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Gutachten des vormals Kaiserlichen Aufsichtsamts für Privatversicherung vom 9. September 1904 als öffentliche Anstalt angesehen worden. Auch jetzt vertrat das Reichsaufsichtsamt diese Ansicht. Der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister war anderer Meinung. Nach seiner Auffassung konnte eine Körperschaft des öffentlichen Rechts nur durch ausdrückliche staatliche Verleihung dieses Rechts zustandekommen, die hier aber nicht erfolgt sei.

folgung dieses Plans aufgegeben werden mußte. Auf die Einzelheiten soll hier nicht näher eingegangen werden. Fest stand jedenfalls, daß die rein privatrechtliche Vereinsform auf die Kranken- und Sterbegeldkasse überhaupt nicht paßte, da diese im wesentlichen lohnpolitische Belange der Deutschen Reichsbahn fördert und einen Ersatz der bei anderen Reichsbehörden üblichen Fortzahlung des Lohns in Krankheitsfällen darstellt. Demzufolge sind in den bisherigen Satzungen die Machtbefugnisse der Reichsbahnverwaltung so stark, daß bei der Umstellung der Kasse auf einen Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit untragbare Einschränkungen des Verwaltungseinflusses eintreten müssen. Angesichts der fast unüberwindbaren Schwierigkeiten stimmte schließlich die Reichsbahnverwaltung dem von der Kassenleitung selbst gemachten Vorschlag zu, die Kasse als selbständige juristische Person aufzulösen und sie unter Fortbestand der bisherigen Rechte und Pflichten aller Beteiligten als eine Verwaltungseinrichtung ohne besondere Rechtsform in Gestalt eines Sondervermögens zu übernehmen. Finanzielle Bedenken bestanden dagegen nicht, da die geldliche Lage der Kasse durchaus günstig ist. Tatsächlich stand geldlich die Staatsverwaltung auch schon bei Gründung hinter der Kasse, indem sie ihr ein Gründungskapital von 3 Millionen M. gewährte und außerdem die Kosten der Geschäftsführung übernahm. Nachdem auch der Reichs- und Preußische Wirtschaftsminister als staatliche Aufsichtsbehörde sich mit dieser Lösung der Frage einverstanden erklärt hatte, wurde zunächst die Kassenleitung beauftragt, an Stelle der Satzung eine Dienstvorschrift auszuarbeiten. Als Organe der Kasse werden künftig ein Vorsitzender und ein aus Versicherten bestehender, nach Benehmen mit dem Hauptvertrauensrat zu besetzender Beirat erscheinen. Die Geschäfte der Bezirksvorstände übernehmen die Reichsbahndirektionen. Die Mitwirkung der Gefolgschaft wird den gesetzlich bestellten Vertrauensräten und dem Hauptvertrauensrat übertragen. Die endgültige Auflösung der Kasse hat satzungsgemäß die Hauptversammlung zu beschließen, die im Lauf des Jahrs 1938 zu diesem Zweck noch zusammentreten wird[1].

E. Die Unfallversicherung.

In der Zeit nach dem nationalen Umbruch sind die materiellen Rechtsvorschriften in der Unfallversicherung nur wenig geändert worden. Der Neuaufbau dieses Versicherungszweigs beschränkte sich im allgemeinen auf Fragen organisatorischer und formeller Art. Die Abänderung des Rechts in der Unfallversicherung, soweit es nach den bisherigen Beobachtungen und Erfahrungen überhaupt änderungsbedürftig erscheint, sollte bis zu der in Aussicht genommenen Neufassung der gesamten Reichsversicherungsordnung zurückgestellt werden.

[1] Die Auflösung ist inzwischen beschlossen.

Demzufolge brachte auch das Jahr 1937 weder auf dem Gebiet des materiellen Rechts noch in den Fragen der Organisation — zumindest für den Geschäftsbereich der Deutschen Reichsbahn — erhebliche Änderungen und Ergänzungen. Die schon in der vorjährigen Abhandlung[1] erwähnte und am 1. April 1937 in Kraft getretene Dritte Verordnung über Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 16. Dezember 1936 (RGBl. I, S. 1117) erweiterte den Schutz der Versicherten zum Teil erheblich und vermehrte damit die Arbeit bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften sehr, denn gegenüber 10 570 im Jahr 1936 angezeigten und 1432 erstmalig entschädigten Fällen sind im Berichtsjahr 22 367 Fälle von Berufskrankheiten angezeigt und 3203 Fälle erstmalig entschädigt worden. Es ist somit eine Steigerung um mehr als das Doppelte eingetreten, die nur zum Teil auf die Rückwirkung dieser Bestimmungen bis zum 30. Januar 1933 zurückzuführen ist. Für die Deutsche Reichsbahn war die Verordnung von nicht so wesentlicher Bedeutung, da in ihrem Geschäftsbereich die Zahl der Fälle von Berufskrankheiten nicht erheblich ist. Im Jahr 1936 waren 49 Fälle = 0,14 % aller Betriebsunfälle, im Jahr 1937 51 Fälle = 0,11 % aller Betriebsunfälle zu verzeichnen. Nach den Beobachtungen des Reichsoberbahnarztes, der bei der Durchführung der Unfallversicherung auf dem Gebiet der Berufskrankheiten für den gesamten Reichsbahnbereich die Aufgaben des staatlichen Gewerbearztes zu erfüllen hat, ist die geringe Zahl der Berufskrankheiten bei der Deutschen Reichsbahn zu einem großen Teil auf ihre vorbildlichen sozial-hygienischen Einrichtungen zurückzuführen. Sie ist aber auch ein Erfolg der Tätigkeit der Reichsbahnvertrauensärzte, zu deren vornehmsten Aufgaben die Gesundheitsführung der Gefolgschaft gehört. Über die bei der Deutschen Reichsbahn durch die genannte Verordnung notwendig gewordenen organisatorischen Maßnahmen, über die Regelung des Anzeige- und Untersuchungsverfahrens sowie der gewerblichen Aufgaben und Tätigkeiten ist bereits in der vorjährigen Abhandlung berichtet worden.

Für die Deutsche Reichsbahn hatte noch geringere Bedeutung das gleichfalls schon in der vorjährigen Abhandlung[2] erwähnte Vierte Gesetz über Änderungen in der Unfallversicherung vom 18. April 1937 (RGBl. I, S. 473), wenn es an sich auch beachtliche und zum Teil grundsätzliche Änderungen enthält, so daß es hier nicht übergangen werden darf.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1436.
[2] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1437.

Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit und zur Beseitigung des Mangels an geschulten Facharbeitern werden seit geraumer Zeit Arbeitslose oder ungelernte Arbeiter in von den Arbeitsämtern, der Deutschen Arbeitsfront, einzelnen Gliederungen der NSDAP. und anderen Stellen veranstalteten Schulungs- und Ausbildungskursen theoretisch und praktisch unterwiesen. Die vielfach von fachlicher Arbeit lange Zeit entwöhnten Personen werden in diesen Kursen häufig das Opfer von Betriebsunfällen. Eine Entschädigung der Verletzten nach den Vorschriften der reichsgesetzlichen Unfallversicherung war nach dem bisherigen Recht nur dann möglich, wenn die Schulung eines Verletzten im Rahmen eines bestimmten versicherten Betriebs, dem der Verletzte angehörte, erfolgte, wenn also rechtlich die Möglichkeit bestand, die Teilnahme an dem Schulungskursus dem versicherten Betrieb zuzurechnen. Überdies mußte ein Interesse des Betriebs an der Ausbildung vorliegen, der Verletzte durfte also nicht lediglich im Interesse der Vervollkommnung seines eigenen Wissens an dem Kursus teilnehmen. Da diese Voraussetzungen nur sehr selten erfüllt waren, ist durch das erwähnte Gesetz die Reichversicherungsordnung dahin geändert worden, daß die Lehrwerkstätten, Fachschulen, Schulungskurse und ähnliche Einrichtungen der Unfallversicherung unterstellt sind. Durch diese allgemeine Fassung der Vorschrift ist sichergestellt worden, daß nunmehr in allen den Fällen, in denen bisher von der Rechtsprechung berechtigte Zweifel darüber gehegt wurden, wie weit ein versicherter Betrieb als vorliegend anzusehen war, Versicherungsschutz gewährt wird. Die in den Lehrwerkstätten usw. zu ihrer beruflichen Ausbildung beschäftigten Personen sind versicherungsrechtlich als gegen Unfall versicherte Arbeiter anzusehen. Der Versicherungsschutz erstreckt sich aber nicht auf die Wegeunfälle. Diese sind hier nicht einbezogen worden, weil die Beschäftigung doch überwiegend zum Vorteil des Versicherten erfolgt. Ebenso ist der Versicherungsschutz auf die technischen Teile der Einrichtungen beschränkt, seine Ausdehnung auf den kaufmännischen und verwaltenden Teil ist ausgeschlossen. Die Unterstellung der hier genannten Einrichtungen unter den Versicherungsschutz machte auch die Schaffung neuer Vorschriften für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes und der Beiträge notwendig.

Eine klare Vorschrift wurde durch das Gesetz auch für die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes bei den in der öffentlichen und freien Wohlfahrtspflege ehrenamtlich tätigen Personen geschaffen. Bisher galt als Jahresarbeitsverdienst das 300fache des Ortslohns für Erwachsene über 21 Jahre. Aus dieser Vorschrift ergaben sich zuweilen Härten, da die aus den geringen Ortslöhnen errechneten Renten oft in

keinem richtigen Verhältnis zum tatsächlichen Einkommen standen und keinen ausreichenden Ersatz für die durch den Unfall verursachte Minderung der Erwerbsfähigkeit darstellten. Als Jahresarbeitsverdienst gilt nunmehr das Erwerbseinkommen, das in dem Kalenderjahr vor dem Unfall nachgewiesen ist. Erscheint eine solche Berechnung unbillig, so kann der Jahresarbeitsverdienst sowohl zuungunsten des Verletzten wie auch zu seinen Gunsten nach billigem Ermessen festgesetzt werden. Die Unfälle, die ein Beamter bei Ausübung der hier genannten ehrenamtlichen Tätigkeiten erleidet, gelten als im Dienst erlittene Betriebsunfälle und sind von der Dienstbehörde des Beamten nach den für die Beamten bestehenden Unfallfürsorgevorschriften zu entschädigen.

Durch das Gesetz vom 18. April 1937 ist weiter die NSDAP. zum Eigenversicherungsträger für sich und ihre Gliederungen bestellt worden, wenn die unfallversicherungsrechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, d. h. wenn der Betrieb für ihre Rechnung geht, die Tätigkeit von der Partei oder einer ihrer Gliederungen ausgeübt oder die Einrichtungen von ihnen unterhalten werden. Mit dieser Vorschrift ist der NSDAP. hinsichtlich der reichsgesetzlichen Unfallversicherung eine ähnliche Stellung eingeräumt, wie sie das Reich, die Länder, Gemeinden und auch die Deutsche Reichsbahn bereits haben. Zu den Gliederungen der Partei gehören die SA. und SS, das NSKK., die Hitlerjugend, der NS. Deutsche Studentenbund, der NS. Dozentenbund und die NS. Frauenschaft, nicht aber die der NSDAP angeschlossenen Verbände, wie z. B. der NS. Deutsche Ärztebund, die NS. Volkswohlfahrt und der Reichsbund der Deutschen Beamten usw., da diese selbständige juristische Personen sind und eine eigene Vermögensverwaltung haben.

Die der Senkung der Unfallziffer und der Durchführung einer wirksamen Unfallverhütung dienende Vorschrift der Reichsversicherungsordnung, wonach die Genossenschaftsversammlung Unternehmern nach den Unfällen, die in ihrem Betrieb vorgekommen sind, Zuschläge auferlegen oder auch Nachlässe bewilligen kann, ist dadurch wirksamer gestaltet worden, daß jetzt den Berufsgenossenschaften allgemein die Befugnis gegeben ist, durch die Satzung zu bestimmen, daß den Unternehmern unter Berücksichtigung der Unfälle, die in ihrem Betrieb vorgekommen sind, Zuschläge — und zwar nicht wie bisher nur für die nächste Tarifzeit, d. h. also für einen erst in der Zukunft liegenden Zeitabschnitt — auferlegt und ebenso in gleicher Weise auch Nachlässe bewilligt werden. Da die Deutsche Reichsbahn keiner Berufsgenossenschaft angehört, vielmehr für ihren Betrieb Eigenversicherungsträger ist und die bei ihr aufkommenden Lasten der Unfallversicherung aus ihren Betriebseinnahmen deckt, ist die genannte, an sich nicht ganz bedenkenlose Vorschrift für die Deutsche Reichsbahn bedeutungslos.

Weit wichtiger — wenigstens für die Versicherten — war die seit langem erstrebte Aufhebung einer durch die Notverordnung vom 8. Dezember 1931 eingeführten, im nationalsozialistischen Reich sonderbar anmutenden Vorschrift. Nach dieser waren bei Gewährung von Anstaltspflege an einen Verletzten für das Familien- und Tagegeld an Stelle der Vorschriften des § 559 e der Reichsversicherungsordnung die Vorschriften der Krankenversicherung über Hausgeld und Krankengeld bei Krankenhauspflege anzuwenden. Diese wirkten sich für die Beteiligten wesentlich ungünstiger aus als die Vorschriften des § 559 e, zumal wenn außer der Ehefrau noch Kinder vorhanden waren, da das Hausgeld der Krankenversicherung für a l l e Angehörigen nur die Hälfte des Krankengelds für den Versicherten betrug, während nach § 559 e alle Angehörigen des Verletzten ein Familiengeld in Höhe der Rente, die ihnen bei seinem Tod zustehen würde, bis zum Gesamthöchstbetrag von zwei Dritteln des Jahresarbeitsverdienstes erhalten. Daß bei der bisherigen Beschränkung der Unterstützungsmittel für die Angehörigen der Erfolg eines Unfallheilverfahrens nur zu oft in Frage gestellt war, dürfte auf der Hand liegen.

Auch bei der Deutschen Reichsbahn sind auf dem Gebiet der Unfallversicherung im Berichtsjahr nennenswerte Änderungen kaum zu verzeichnen. Das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren, über dessen Wesen und Bedeutung schon in der vorjährigen Abhandlung berichtet wurde[1], war bis zum Abschluß dieses Aufsatzes noch nicht in allen Direktionsbezirken durchgeführt. Auf Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums hat inzwischen die Reichsbahndirektion Berlin eine „Vorläufige Geschäftsanweisung für das berufsgenossenschaftliche Heilverfahren in der Reichsunfallversicherung" ausgearbeitet, die in besonderen Anhängen eine Anweisung an die Reichsbahnstellen über die Durchführung des Verfahrens, eine Anleitung für die Durchgangsärzte, Richtlinien für die Geschäftsbehandlung bei den Reichsbahndirektionen (Ausführungsbehörden) sowie ein Verzeichnis der Durchgangsarztbezirke und der zugelassenen Krankenhäuser nebst den dazugehörigen Vordrucken enthält. Diese Geschäftsanweisung ist auf Grund von vierjährigen Erfahrungen dreier Reichsbahndirektionen mit dem bei ihnen versuchsweise eingeführten Durchgangsarztverfahren, auf Grund eingehender Befassung mit den Einrichtungen bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften und auf Grund von Aussprachen mit dem Verband der Berufsgenossenschaften entstanden. Dabei sind im Rahmen des Reichsärzteabkommens die bei den Berufsgenossenschaften bestehenden Einrichtungen so vereinfacht wie möglich auf die besonderen Verhältnisse bei

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1433 ff.

der Deutschen Reichsbahn übertragen worden. Es wurde Wert darauf gelegt, von den Durchgangsärzten möglichst keine Besonderheiten im formellen Vollzug gegenüber den Berufsgenossenschaften zu verlangen. Die von ihnen zu verwendenden Vordrucke decken sich bis auf wenige mit den von den Berufsgenossenschaften herausgegebenen. Zu den wesentlichen Vereinfachungen gehört auch, daß die Geschäftsanweisung an Stelle der vierfachen Begriffe für die Auswahlverfahren nur die zwei Begriffe „Durchgangsarztverfahren" und „Verletzungsartenverfahren" vorsieht. Das Beratungsfacharztverfahren und das Augen- und Ohrenarztverfahren sind als mittelbare Durchgangsarztkontrolle unter den Begriff „Durchgangsarztverfahren" gestellt und mit diesem Verfahren verschmolzen worden. Die Geschäftsanweisung gilt für die einzelnen Reichsbahndirektionen, sobald sie als Ausführungsbehörden für die Reichsunfallversicherung angewiesen werden, das Durchgangsarztverfahren und das Verletzungsartenverfahren bei sich durchzuführen.

Nach ihr gilt grundsätzlich folgendes:

Von den vier vom Reichsversicherungsamt vorgesehenen Verfahren der berufsgenossenschaftlichen Heilbehandlung, nämlich dem Durchgangsarztverfahren, dem Beratungsfacharztverfahren, dem Augen- und Ohrenarztverfahren und dem Verletzungsartenverfahren, werden, wie bereits erwähnt, bei der Deutschen Reichsbahn nur das zuerst und zuletzt genannte Verfahren eingeführt. Mit der Einleitung der Verfahren werden die Reichsbahnstellen beauftragt.

Beim Durchgangsarztverfahren werden für bestimmte Streckenbereiche Durchgangsarztbezirke mit Innen- und Außenzonen eingerichtet. Die Innenzone umfaßt alle Reichsbahnstellen, von denen aus ein Unfallverletzter den Durchgangsarzt unter Rückkehr am gleichen Tag erreichen kann. Zur Außenzone gehören die entfernter liegenden übrigen Reichsbahnstellen. Der Durchgangsarzt wählt innerhalb seines Bezirks die Verletzungsfälle aus, die der berufsgenossenschaftlichen Krankenbehandlung zugeführt werden sollen. Er überwacht und berät die Verletzten unfallmedizinisch und überweist sie nötigenfalls in berufsgenossenschaftlich offene oder geschlossene Behandlung. Er darf auch selbst die berufsgenossenschaftliche Krankenbehandlung übernehmen. Das Durchgangsarztverfahren bezweckt ferner, die Diagnose frühzeitig zu sichern und den Unfallhergang vom unfallmedizinischen Standpunkt aus zu überprüfen. Die Reichsbahnstellen haben dem Durchgangsarzt mit einem Ausweis zuzuführen

alle arbeitsunfähigen Verletzten sofort,

alle arbeitsfähigen Verletzten, wenn sie am achten Tag nach dem Unfall noch in ärztlicher Behandlung stehen,

jeweils sofort den Versicherten, der wegen eines früher erlittenen Unfalls erstmals oder erneut eine Überweisung in ärztliche Behandlung fordert oder sich krank meldet.

In der Außenzone wird der Verletzte dem Durchgangsarzt durch die Reichsbahnstelle nicht zugeführt. Der Durchgangsarzt erfährt den Verletzungsfall aus dem kurzen Krankheitsbericht des behandelnden Arztes. Die Reichsbahnstelle leitet dem behandelnden Arzt ein Merkblatt mit einem Berichtsvordruck (kurzer Krankheitsbericht) zu. Der behandelnde Nichtfacharzt sendet diesen unmittelbar dem Durchgangsarzt zu. Der behandelnde Facharzt übersendet seinen kurzen Krankheitsbericht zunächst an die Reichsbahndirektion (Geschäftsstelle für Unfallversicherung), die ihn an den Durchgangsarzt, bei Augen- und Ohrenverletzungen an die Reichsbahnfachärzte weiterleitet.

Bei schwereren Verletzungsarten sollen die Verletzten nach Möglichkeit sofort zur berufsgenossenschaftlichen Heilanstaltspflege in ein von der Deutschen Reichsbahn zugelassenes Krankenhaus überführt werden (Verletzungsartenverfahren). Die Verletzungsarten, für die in der Regel Heilanstaltspflege in Frage kommt, sind vom Reichsversicherungsamt ausdrücklich benannt worden. Hierzu gehören insbesondere Schädel- und Knochenbrüche, Verletzungen des Brustkorbs, Ausrenkungen von Gelenken, alle schweren Gelenkquetschungen, die Verletzungen großer Nervenstämme und wichtiger Sehnen, alle ausgedehnten oder tiefgehenden Weichteilverletzungen, besonders auch Verbrennungen usw. Die leitenden Ärzte der zugelassenen Krankenhäuser erstatten einen fachärztlichen kurzen Krankheitsbericht und legen ihn der Reichsbahndirektion zur weiteren Behandlung vor.

Das Durchgangsarztverfahren und das Verletzungsartenverfahren, das für die Unfallversicherung der Reichsbahnarbeiter voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren allgemein eingeführt sein wird, wird mit den notwendigen Abweichungen auch für die Unfallfürsorge der Beamten in Kraft gesetzt werden.

Der unfallverletzte aktive Beamte hatte auf Grund des Reichsunfallfürsorgegesetzes keinen Rechtsanspruch auf Heilverfahren. Begab sich der Beamte in ärztliche Behandlung, so lag es im Ermessen der vorgesetzten Behörden, die Kosten zu erstatten. Diese waren auf die Mindestsätze der Preußischen Gebührenordnung beschränkt. Bei der Deutschen Reichsbahn lagen die Verhältnisse für die Betriebsbeamten insofern günstiger, als sie bis zur Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes (1. Januar 1937)[1] ohnehin Anspruch auf freie bahnärztliche Behandlung hatten und der Bahnarzt mit Zustimmung der Reichsbahndirektion Überweisun-

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1936, S. 1360, und 1937, S. 1424.

gen in fachärztliche Behandlung vornahm. Das neue, am 1. Juli 1937 in Kraft getretene Deutsche Beamtengesetz gibt nunmehr auch den aktiven Beamten einen Rechtsanspruch auf Heilverfahren. Das Gesetz läßt den Reichsverwaltungen die Wahl, das Heilverfahren als Sachleistung zu gewähren oder den Erstattungsweg zu gehen. Die Deutsche Reichsbahn führt selbst das Heilverfahren durch. Der unfallverletzte Beamte erhält einen Unfallbehandlungsschein auf den selbstgewählten Arzt, möglichst einen Facharzt des einschlägigen Gebiets. Der Durchgangsarzt wird eingeschaltet, wenn ein Nichtfacharzt gewählt wurde oder wegen weiter Entfernung das Beratungsfacharztverfahren angewendet werden soll.

Von sonstigen wichtigeren Anordnungen und Verfügungen der Deutschen Reichsbahnverwaltung sind noch die folgenden zu erwähnen.

Die Unfallwitwenrente beträgt bekanntlich ein Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes des Versicherten. Sie erhöht sich jedoch bei Witwen, solange sie durch Krankheit oder andere Gebrechen wenigstens die Hälfte ihrer Erwerbsfähigkeit verloren haben, auf zwei Fünftel des Jahresarbeitsverdienstes. Zur Erzielung eines einheitlichen Verfahrens ist für den Bereich der Deutschen Reichsbahn folgendes angeordnet worden. Die Reichsbahndirektionen haben für die Feststellung der Unfallwitwenrenten bei schweren Erkrankungen oder bei hohem Alter der Witwe (etwa bei Vollendung des 60. Lebensjahrs) oder in ähnlichen Sonderfällen von sich aus zu prüfen, ob von Anfang an die erhöhte Rente zu gewähren ist. In allen übrigen Fällen ist grundsätzlich davon auszugehen, daß zunächst nur die Voraussetzungen für die einfache Rente gegeben sind. In jedem Bescheid, der die einfache Rente festsetzt, ist aber eine Rechtsbelehrung darüber aufzunehmen, daß unter gewissen Umständen der Bezug einer auf zwei Fünftel erhöhten Unfallwitwenrente möglich ist. Diese Rechtsbelehrung ist jeder Empfängerin von Unfallwitwenrente nach Vollendung des 65. Lebensjahrs bei Übersendung des Jahresbedarfs an Rentenquittungen erneut zuzustellen. Wenn die Witwe den Erhöhungsantrag vor Erreichung des 65. Lebensjahrs stellt, hat die Reichsbahndirektion den Grad der Erwerbsfähigkeit ärztlich prüfen zu lassen. Die Witwen, die den Erhöhungsantrag nach ihrem 65. Geburtstag einreichen, erhalten die erhöhte Rente ohne ärztliche Untersuchung.

Angehörige des Reichsarbeitsdienstes, der SA. und ᛋᛋ, treten, wenn sie für die Deutsche Reichsbahn Hilfe leisten, in den versicherten Eisenbahndienst und genießen den Versicherungsschutz bei der Deutschen Reichsbahn. Verunglücken sie bei der Hilfeleistung, so sind sie nach der Reichsversicherungsordnung auf Kosten der Deutschen Reichsbahn zu entschädigen.

Die zum Teil noch immer unterschiedliche Handhabung der Unfallversicherungsgeschäfte durch die Reichsbahndirektionen, die Sicher-

stellung einer einheitlichen mit den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung übereinstimmenden förmlichen Unfalluntersuchung und die Durchführung der Dritten Verordnung über die Ausdehnung der Unfallversicherung auf Berufskrankheiten vom 16. Dezember 1936 machten die Vereinheitlichung des bisher von den Reichsbahndirektionen geübten Unfallanzeigeverfahrens erforderlich. Sie ist durch eine am 1. August 1937 eingeführte Anweisung über die Behandlung der Unfallanzeigen bei Durchführung der gesetzlichen Unfallversicherung sichergestellt worden. —

Die überall freudig begrüßte Wiedervereinigung Österreichs mit dem Deutschen Reich läßt naturgemäß die Frage entstehen, wie in jenem Land die Sozialversicherung bisher geregelt war. Es verdient festgehalten zu werden, daß Österreich alsbald dem Vorbild Deutschlands gefolgt ist. Bereits am 1. April 1888 trat das Gesetz betreffend die Unfallversicherung der Arbeiter vom 28. Dezember 1887 in Kraft. Es ist im wesentlichen dem deutschen Vorbild nachgeschaffen. Im Lauf der Jahre wurden die Bestimmungen des Gesetzes mehrfach abgeändert. Die Änderungen betrafen die Ausdehnung der Versicherungspflicht und die Verbesserungen der Leistungen. Das am 1. April 1935 in Kraft getretene Gesetz über die gewerbliche Sozialversicherung vereinheitlichte die zahlreichen Bestimmungen und setzte das alte Unfallversicherungsgesetz mit seinen Nachträgen außer Kraft. Im Jahr 1889 wurde die Krankenversicherung eingeführt (Gesetz über die Krankenversicherung der Arbeiter vom 30. März 1888). Es ist ebenfalls mehrfach verbessert und schließlich durch das schon erwähnte Gesetz über die gewerbliche Sozialversicherung abgelöst worden. Nicht so erfolgreich war Österreich in der Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung, die trotz aller Bemühungen und Ansätze nur bei den Angestellten und in gewisser Beziehung auch bei den Bergarbeitern verwirklicht wurde. Die Deutsche Reichsregierung hat daher auch die sofortige grundsätzliche Einführung der deutschen Invalidenversicherung für die Arbeiter in Österreich angeordnet. Bei einem Vergleich der österreichischen mit der deutschen Sozialversicherung ergeben sich immerhin nicht unerhebliche Verschiedenheiten, so daß ihr Einbau in die große deutsche Versicherung nicht leicht sein wird. Das gilt auch für die besonderen Verhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen, die nunmehr zur Deutschen Reichsbahn gehören und an deren Wohlfahrtseinrichtungen teilnehmen werden. Das schon erwähnte zum 1. April 1935 in Österreich eingeführte gewerbliche Sozialversicherungsgesetz gilt übrigens nicht für die Bediensteten der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen und ihrer Hilfsanstalten. Für sie sollte eine besondere Eisenbahnersozialver-

sicherung geschaffen werden. Das ist bisher nicht geschehen und wird nach dem Anschluß der Österreichischen Bundesbahnen an das deutsche Reichsbahnnetz auch nicht mehr erfolgen. Hier sind die Vorbereitungen für eine endgültige Lösung noch im Gang.

Die reichsgesetzliche Unfallversicherung hat im Jahr 1937 rund 27 Millionen Versicherte betreut, d. i. eine Million mehr als im Vorjahr. Das Schwergewicht lag bei den Berufsgenossenschaften. Bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften wurden im Berichtsjahr 14,29 Millionen Versicherte gezählt, bei den landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften wird mit 13,52 Millionen gerechnet.

Die gesamten Einnahmen der Unfallversicherung haben im Jahr 1937 mehr als 400 Millionen Reichsmark betragen (Vorjahr 392 Millionen). Hiervon sind rund 375 Millionen Reichsmark durch die Beiträge der Unternehmer aufgebracht worden.

Die Träger der Unfallversicherung haben im Berichtsjahr für die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben rund 367 Millionen Reichsmark aufgewendet, das sind rund 18 Millionen Reichsmark mehr als im Vorjahr. Den weitaus größten Anteil hieran haben die Entschädigungen einschließlich der Kosten für Heilbehandlung mit rund 305 Millionen Reichsmark. Hiervon entfallen

auf die gewerblichen Berufsgenossenschaften . . .	225	Mio RM
auf die landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften .	53	„ „
auf die Zweiganstalten	1,5	„ „
auf die Gemeindeunfallversicherungsverbände . . .	3	„ „
auf die Ausführungsbehörden	22	„ „

Die Zahl der gemeldeten Unfälle ist gegenüber dem Vorjahr um 16,49 % gestiegen. In dieser Steigerung drückt sich nicht nur die durch die Wirtschaftsentwicklung bedingte Erhöhung der Unfallgefahren aus, sie ist zu einem erheblichen Teil auch in der besseren Erfassung aller, auch der geringfügigsten Unfälle durch die Aufklärung in den Betrieben und die Ausgestaltung des Heilverfahrens, namentlich den Ausbau des Durchgangsarztverfahrens, begründet. Die Zahl der erstmalig entschädigten Unfälle ist daher auch nur gegenüber dem Vorjahr um 7,84 % gestiegen. Auf 1000 Versicherte entfielen erstmalig zu entschädigende Unfälle im Jahr 1936 2,84 und im Jahr 1937 2,94.

Bei der Deutschen Reichsbahn betrug die Zahl der im Jahr 1937 versicherten Personen 427 197 (1936: 394 994).

Nach den von den Reichsbahndirektionen aufgestellten Nachweisungen über die Ergebnisse der Unfallversicherung beträgt die Zahl

der neu hinzugekommenen Unfälle, für die Entschädigungen gezahlt worden sind:

Im Geschäftsjahr 1913	3288	1934	1417
1920	4170	1935	1467
1928	4120	1936	1392
1932	1918	1937	1523
1933	1364		

Von den 1937 hinzugekommenen Unfällen hatten 332 den Tod zur Folge, in 74 Fällen trat völlige Erwerbsunfähigkeit und in 1117 Fällen teilweise Erwerbsunfähigkeit ein. Auf 1000 versicherte Personen fielen im Berichtsjahr nach der Reihenfolge der niedrigsten Unfallziffer Unfälle im Reichsbahndirektionsbezirk:

Oppeln	1,40 (4,63)	Stuttgart	3,60 (2,92)
Mainz	2,29 (2,40)	Frankfurt a. M.	3,63 (3,39)
Münster	2,36 (2,50)	Halle	4,01 (2,87)
Köln	2,64 (2,89)	Berlin	4,02 (2,94)
Saarbrücken	2,73 (2,68)	Erfurt	4,04 (3,15)
Karlsruhe	2,77 (3,22)	Hamburg	4,04 (3,71)
Dresden	3,01 (4,08)	Kassel	4,31 (3,35)
Breslau	3,08 (3,38)	Wuppertal	4,40 (4,01)
Essen	3,14 (3,05)	Schwerin	5,49 (3,88)
Bayern	3,18 (3,40)	Stettin	5,75 (5,15)
Hannover	3,28 (4,23)	Königsberg	8,02 (9,44)
Osten	3,43 (2,73)		

Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das Vorjahr.

Die Durchschnittsziffer von 3,98 im Jahr 1933, 3,76 im Jahr 1934, 3,74 im Jahr 1935, 3,52 im Jahr 1936 ist um ein geringes auf 3,57 im Jahr 1937 gestiegen.

F. Die Angestelltenversicherung.

Mit Ablauf des Jahrs 1937 konnte die Angestelltenversicherung auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlaß hat die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte eine Festschrift über das Wirken der reichsgesetzlichen Angestelltenversicherung in den ersten 25 Jahren herausgegeben. Ihr sind die folgenden Angaben, die Anspruch auf ein allgemeines Interesse erheben können, entnommen.

Die Zahl der Versicherten betrug im Jahr 1913 etwas über 1,7 Millionen. Zur Zeit ist die Zahl der Versicherten auf rund 4,4 Millionen gestiegen. Der Versichertenzuwachs seit Einführung der Versicherung ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß der Anteil der Angestellten am Gesamtbestand der Erwerbstätigen stark zugenommen hat. Seit dem Jahr 1882, für das man in Deutschland mit rund 500 000 Angestellten rechnete, hat sich dieser Berufskreis durch die fortschreitende Industrialisierung und den Ausbau des Verwaltungsapparats mehr als verachtfacht. Der Anteil der weiblichen Versicherten an der Gesamtzahl

der Versicherten betrug anfangs 30,6 %, in den letzten Jahren über 40 %. Der stärkere Anteil der weiblichen Versicherten gegenüber ihrem Anteil an den Erwerbstätigen überhaupt (1/3) ist in der großen Zahl der Beschäftigten weiblichen Geschlechts im Handel und Büro zu suchen. Andererseits ist der Anteil der weiblichen Versicherten an dem Ruhegeldbestand (26,17 %) wesentlich geringer als bei den männlichen Versicherten (73,83 %), da ein großer Teil der weiblichen Versicherten durch Heirat ausscheidet und die Versicherung nicht fortsetzt, und daß infolgedessen in den höheren Lebensaltern, die hauptsächlich den Zugang an Ruhegeldern bringen, die Zahl der weiblichen Versicherten wesentlich niedriger ist.

Von den Versicherten entfallen

2,55 % auf Angestellte in leitender Stellung,

15,59 % auf Betriebsbeamte, Werkmeister und andere Angestellte in ähnlich gehobener Stellung,

74,70 % auf Handlungsgehilfen, Angestellte für kaufmännische Dienste, Gehilfen in Apotheken, Büroangestellte, Werkstattschreiber usw.,

1,06 % auf Bühnenmitglieder und Musiker,

4,14 % auf Angestellte in Berufen der Erziehung, des Unterrichts, der Fürsorge, der Kranken- und Wohlfahrtspflege,

0,36 % auf Schiffahrtsangestellte.

Rund drei Viertel aller Versicherten gehören somit den kaufmännischen und Büroangestellten an.

Die Angestelltenversicherung erhebt zur Zeit bis zu 5,38 % des durchschnittlichen Monatsverdienstes als Beitrag, während ursprünglich 6,9 bis 7,2 % erhoben wurden. In den Gehaltsklassen bis zu 2000 ℳ, in denen vor dem Krieg noch die Doppelversicherung[1] bestand, waren zur Invaliden- und Angestelltenversicherung zusammen sogar 7,9 bis 8,11 % an Beiträgen zu entrichten. Die Beitragseinnahme betrug 1913 rund 137 Millionen ℳ, 1937 rund 450 Millionen RM.

In den ersten zehn Jahren der Versicherung war der Anfall an Renten nur gering, da die damals geltende regelmäßige Wartezeit von 120 Monaten im allgemeinen frühestens von 1923 an erfüllt sein konnte. Infolgedessen waren bis Ende 1922 hauptsächlich nur Hinterbliebenenrenten und Ruhegelder für weibliche Versicherte zu gewähren, für die die kürzere Wartezeit von 60 Pflichtbeiträgen galt. Von 1923 an setzte auch der Zugang von Ruhegeldern ein und nahm dann ständig zu. Von den bis Ende des Jahrs 1937 zugegangenen Renten entfallen rund 57 %

[1] Alle Angestellten bis zu einem Jahresarbeitsverdienst von 2000 ℳ unterlagen ursprünglich der Angestellten- und der Invalidenversicherung. Diese Doppelversicherung ist durch Gesetz vom 10. November 1922 beseitigt worden.

auf den Zugang an Ruhegeldern. (1922 betrugen die Ruhegelder nur 8,6 % des gesamten Rentenzugangs.) Bis Ende des Jahrs 1937 sind im ganzen rund

389 600	Ruhegelder,
164 700	Witwen- und Witwerrenten,
124 700	Waisenrenten,
679 000	Renten

also insges.
überhaupt bewilligt worden.

Von den Beitragserstattungen ist die wichtigste die für weibliche Versicherte bei Heirat und Ausscheiden aus der Versicherung. Insgesamt sind seit 1913 bis jetzt rund 566 400 Beitragserstattungen bei Heirat der Versicherten erfolgt mit einem Gesamtbetrag von 132 Millionen RM. Die Beitragserstattungen bei Tod der Versicherten betrugen für den gleichen Zeitraum bei 15 318 Fällen nicht ganz 4 Millionen RM. Waren die Ausgaben für die Leistungen im Jahr 1924 mit 16 Millionen RM noch niedrig, stiegen sie mit dem Anwachsen des Rentenbestands um so rascher und waren im Jahr 1937 auf rund 270 Millionen RM angewachsen. Insgesamt sind seit 1924 für Renten rund 2278 Millionen RM verausgabt worden. Die Beitragseinnahmen seit 1924 bis jetzt betrugen insgesamt 4861 Millionen RM. Mit dem Steigen der Ausgaben hat die Entwicklung der Beitragseinnahmen nicht gleichen Schritt gehalten. Während die Ausgaben im Jahr 1924 nur 13 % der Beitragseinnahmen betragen haben, waren sie bis 1934 bereits auf 72 % gestiegen. Von 1935 an sind sie infolge des Ansteigens der Beitragseinnahmen wieder gesunken. Im Jahr 1937 betrugen die Ausgaben für Leistungen etwa 60 % der Beitragseinnahmen.

In der richtigen Erkenntnis, daß ein vorbeugendes und wiederherstellendes Heilverfahren nicht nur den Versicherten zugute kommt, daß es nicht nur dem Versicherungsträger durch Minderung der Rentenlast nutzt, sondern daß insbesondere auf dem Gebiet der Volkskrankheiten eine zielbewußte und umfangreiche Heilfürsorge auch den Gesundheitszustand und die Arbeitskraft des gesamten Volks wesentlich fördert, hat die Reichsversicherungsanstalt von Anfang an ihre besondere Aufmerksamkeit dem Gebiet der Heilfürsorge zugewendet. In den 25 Jahren ihres Bestehens hat sie insgesamt über 725 000 Versicherten ein ständiges Heilverfahren gewährt. Zu diesem Zweck hat sie mit einer Reihe von geeigneten Lungenheilstätten, Sanatorien und Heilbädern in allen Teilen des Reichs Verträge zur Aufnahme der Versicherten geschlossen.

Das Vermögen der Reichsversicherungsanstalt, das am Ende des ersten Geschäftsjahrs rund 140 Millionen ℳ betrug, ist heute nahezu auf 3,4 Milliarden RM angewachsen. —

Die gute Entwicklung der Angestelltenversicherung in den letzten vier Jahren hat auch im Berichtsjahr angehalten. Der Geschäftsbericht

weist den Höchstand in der Zahl der Versicherten, die höchste Beitragseinnahme, den höchsten Betrag für Versicherungsleistungen und für Rücklagen seit dem Bestehen der Angestelltenversicherung auf. Für die weitere Entwicklung der Angestelltenversicherung war das Jubiläumsjahr noch von besonderer Bedeutung, denn es brachte das Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung vom 21. Dezember 1937, das die künftige finanzielle Sicherstellung aller Leistungen der Angestelltenversicherung verbürgt, einen Ausbau der Leistungen nach nationalsozialistischen Grundsätzen anbahnt und die Türen der Versicherung für eine Rentenversicherung des gesamten Volks öffnet. Das Gesetz sieht vor allem folgende Maßnahmen vor:

1. Beschränkte Beitragsübertragung von der Arbeitslosenhilfe auf die Invaliden- und die Angestelltenversicherung in der Form, daß die Arbeitslosenversicherung vom 1. April 1938 an in jedem Kalenderjahr an die Träger der Invalidenversicherung einen Beitrag leistet, der jeweils 18 % der Beitragseinnahmen der Invalidenversicherung entspricht und an die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte vom gleichen Zeitpunkt an einen Betrag in jedem Kalenderjahr gewährt, der jeweils einem Viertel der Beitragseinnahmen der Angestelltenversicherung entspricht.
2. Das Reich gewährt die Mittel, die außer den Beiträgen und den sonstigen Einnahmen der Versicherung zur Aufrechterhaltung der Leistungen nach Maßgabe der Reichsversicherungsordnung und des Angestelltenversicherungsgesetzes erforderlich sind. Über den Beginn und die Dauer sowie die sich daraus ergebende Höhe dieser Zahlungen des Reichs bestimmen der Reichsarbeitsminister und der Reichsminister der Finanzen das nähere. Damit hat das Reich selbst eine gesetzliche Gewähr für den Bestand der Angestellten- und Invalidenversicherung übernommen.

In dem Gesetz wird weiter das Anwartschaftsrecht in der Angestellten- und Invalidenversicherung unter Beseitigung der mit dem bisherigen Anwartschaftsverlust verbundenen Härten vereinfacht und vereinheitlicht. Auch werden die Ruhensvorschriften zugunsten der Kriegsbeschädigten und allgemein für den Fall gemildert, daß mehrere Renten aus der Invaliden-, der Angestellten- und der knappschaftlichen Pensionsversicherung in einer Person zusammentreffen. Das Recht zur Selbstversicherung wird allen deutschen Staatsangehörigen im In- und Ausland, die das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, gewährt[1].

Zur Sanierung der knappschaftlichen Pensionsversicherung der Angestellten hat die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte einen

[1] Vgl. die Ausführungen im Abschnitt A über die reichsgesetzliche Invalidenversicherung, in denen das Gesetz vom 21. Dezember 1937 ausführlich behandelt ist.

jährlichen Zuschuß von 18 Millionen RM als Gemeinschaftshilfe aller außerhalb des Bergbaus stehenden Angestellten und ihrer Unternehmer für die besonders gefährdeten Arbeitskameraden aus dem Bergbau unter Tage bereitzustellen. Es handelt sich hierbei um eine der Maßnahmen, die die Fehlbeträge und die Mehraufwendungen für den Ausbau der Leistungen decken sollen.

Bei der Deutschen Reichsbahn waren auf dem Gebiet der Angestelltenversicherung im Berichtsjahr nur die folgenden Anordnungen von größerer Bedeutung.

Nachdem durch die Verordnung des Führers und Reichskanzlers zum Wehrmachtsversorgungsgesetz vom 14. Oktober 1936 (RGBl. I, S. 888) bestimmt worden ist, daß Versorgungsanwärter mit Übergangsbezügen, soweit sie ein Arbeitseinkommen aus einer Beschäftigung außerhalb des öffentlichen Dienstes nicht beziehen, nach den für Beamte geltenden Vorschriften von der Beitragsleistung zu den Versicherungszweigen der Reichsversicherung befreit sind, ist die unter dem 18. Mai 1935 vom Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn erlassene Entscheidung über die Versicherungsfreiheit der Versorgungsanwärter dahin ergänzt worden, daß fortan alle Versorgungsanwärter, die für eine Beamtenstelle vorgemerkt sind und nach der genannten Verordnung Übergangsbezüge erhalten, ohne Rücksicht auf die Art ihrer Tätigkeit und des Dienstzweigs, für den sie vorgemerkt sind, sowohl in der Angestellten- wie auch in der Invalidenversicherung versicherungsfrei sind.

Die bei der Deutschen Reichsbahn im Kraftfahrlehrerdienst beschäftigten Bediensteten sind, soweit es sich hierbei nicht um Beamte handelt, für angestelltenversicherungspflichtig erklärt worden (vgl. Aufzählung der angestelltenversicherungspflichtigen Reichsbahnbediensteten auf Seite 1444 des Jahrgangs 1937 dieser Zeitschrift).

Für die bei den Auslandsvertretungen der Deutschen Reichsbahn beschäftigten Angestellten deutscher Staatsangehörigkeit übernimmt die Reichsbahnverwaltung seit dem 1. Januar 1938 die Hälfte der freiwillig zur Angestelltenversicherung gezahlten Beiträge. Der Reichsarbeitsminister beabsichtigt, für diese Angestellten die Versicherungs p f l i c h t einzuführen, wie sie bereits für die deutschen Angestellten der amtlichen Vertretungen des Deutschen Reichs im Ausland besteht.

G. Die Arbeitslosenversicherung.

Am 1. Oktober 1937 waren zehn Jahre seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 16. Juli 1927 vergangen.

Ein kurzer geschichtlicher Rückblick aus diesem Anlaß erscheint daher nicht unangebracht.

Die Arbeitslosenfürsorge gehörte bis etwa zum Beginn des Weltkriegs überwiegend zu den Selbsthilfeaufgaben der früheren Gewerkschaften. Die Gefolgschaft oder die Arbeitnehmer, wie damals die Versicherten allgemein genannt wurden, standen ebenso wie die Unternehmer oder Betriebsführer einer öffentlichen Hilfe durchaus ablehnend gegenüber. Die ersten zaghaften Maßnahmen der Gemeinden beschränkten sich auf das Gebiet der Arbeitsvermittlung und der Arbeitsbeschaffung. Die um die Mitte des 19. Jahrhunderts entstandenen paritätischen und die ersten kommunalen Arbeitsnachweise, der im Jahr 1917 einsetzende Ausbau der gemeindlichen Arbeitsnachweise und der im Zusammenhang mit dem Hilfsdienstgesetz geschaffenen Zentralauskunftsstellen können als die Vorläufer der heutigen Landesarbeitsämter angesehen werden. Eine eigentliche Arbeitslosen u n t e r s t ü t z u n g gab es bis zum Weltkrieg nicht. Die s t a a t l i c h e Erwerbslosenfürsorge entstand erstmals mit der Kriegswohlfahrtspflege. Während der Kriegszeit wurde zur Behebung des aus Anlaß der Arbeitslosigkeit einsetzenden Notstands durch Kriegswohlfahrtsmaßnahmen geholfen. Ein wesentlicher Grundsatz war dabei, daß die Fürsorge nur arbeitsfähigen und arbeitswilligen Ortseinwohnern, die sich infolge des Kriegs in bedürftiger Lage befanden, gewährt werden sollte. Als Folge der gewaltigen Arbeitslosennot, die im Spätherbst des Jahrs 1918 einsetzte, wurde als Maßnahme der wirtschaftlichen Demobilmachung durch die Verordnung des Reichsamts für wirtschaftliche Demobilmachung vom 13. November 1918 die allgemeine Erwerbslosenfürsorge eingeführt. Danach wurden die Gemeinden verpflichtet, eine Fürsorge für Erwerbslose einzurichten, der sie aber nicht den Charakter der Armenpflege geben durften. Die Fürsorge wurde nur arbeitsfähigen und arbeitswilligen über 40 Jahre alten Personen zuteil, die sich infolge des Kriegs durch Erwerbslosigkeit in bedürftiger Lage befanden. Die Unterstützten waren verpflichtet, jede nachgewiesene geeignete Arbeit anzunehmen. Von den Lasten der Fürsorge erstattete der Gemeinde das Reich sechs Zwölftel und das zuständige Land vier Zwölftel, den Rest trug die Gemeinde selbst. Die Verordnung vom 13. November 1918 ist mehrfach abgeändert worden.

Im Jahr 1920 wurde durch Reichsgesetz die oberste Stufe der Arbeitsnachweisorganisation und das Reichsamt für Arbeitsvermittlung errichtet. Das Jahr 1920 brachte das Arbeitsnachweisgesetz mit der Erfassung aller Gemeinden. Fünf Jahre später wurde das Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 16. Juli 1927 verabschiedet. Die mit diesem Gesetz neu gegründete Reichsanstalt vereinigte die damals bestehenden kommunalen Arbeitsnachweise und Landesämter für Arbeitsvermittlung.

Das Gesetz umfaßt zwei wichtige Gebiete der Sozialpolitik: das der Arbeitsvermittlung und das der Arbeitslosenversicherung.

Die Arbeitsvermittlung sollte nach dem Willen des Gesetzgebers das Vordringlichere sein. Die Sicherstellung des Lebensbedarfs arbeitsloser Volksgenossen durch versicherungsmäßige Unterstützungen sollte unter allen Maßnahmen des Arbeitseinsatzes und der Arbeitslosenhilfe als Notbehelf an letzter Stelle stehen. Infolge der bald nach der Verabschiedung des Gesetzes einsetzenden schweren Wirtschaftskrise mußte indessen die Hauptaufgabe des Gesetzes, die Arbeitsvermittlung, gegenüber der Arbeitslosenversicherung zurücktreten, da zunächst Millionen von arbeitslosen Volksgenossen zu betreuen waren, deren Zahl bei der Machtübernahme durch Adolf Hitler über 6 Millionen betrug. Die Arbeitsvermittlung wurde zunächst besonders für die landwirtschaftlichen und Angestellten-Berufe betrieben. In den Jahren 1930/31 wurden berufliche Bildungsveranstaltungen für arbeitslose Jugendliche geschaffen und der freiwillige Arbeitsdienst eingeführt.

Aber erst unter der Regierung Adolf Hitlers konnte die Arbeitsvermittlung ihrer eigentlichen Bestimmung zugeführt werden. Dank den tatkräftigen Maßnahmen des Führers (Arbeitsbeschaffungsprogramme, Wiedereinführung der allgemeinen Wehrpflicht, Vierjahresplan usw.) ist die Zahl der Arbeitslosen seit 1933 dauernd zurückgegangen. Im August 1937 wurden nur noch rund 500 000 gezählt. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der Beschäftigten von 11,5 Millionen auf 19 Millionen gestiegen.

Die Abnahme der Zahl der Arbeitslosen machte es der Reichsanstalt nunmehr möglich, sich wieder mehr ihren eigentlichen Aufgabengebieten, insbesondere der Arbeitsvermittlung, zu widmen. Die Zahl der von den Arbeitsämtern vorgenommenen Vermittlungen ist von 2,4 Millionen im Jahr 1932 auf 8,4 Millionen im Jahr 1936 gestiegen. Damit ist der Höchststand vor der Wirtschaftskrise, den das Jahr 1929 mit 6,3 Millionen aufwies, wesentlich überschritten.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Berufsberatung. Belief sich die Zahl der Ratsuchenden in der Zeit vom 1. Juli 1931 bis zum 30. Juni 1932 auf rund 387 000, so war sie im entsprechenden Zeitraum 1935/36 auf 1 078 000 gestiegen.

Das rasche Absinken der Arbeitslosenziffer brachte der Reichsanstalt noch eine Reihe weiterer Aufgaben, deren sie sich mit Erfolg entledigen konnte. Hierzu gehörten insbesondere der Ausgleich der Arbeitskräfte in den verschiedenen Teilen des Deutschen Reichs, die Versorgung der Industrie mit Facharbeitern, der Landwirtschaft mit Dauerarbeitskräften. Besondere Aufmerksamkeit wurde neben der Berufsberatung der Lehrstellenvermittlung und den Fragen des Berufsnachwuchses zugewendet.

Während früher die zusätzliche Arbeit durch Notstandsarbeiten erfolgte, traten jetzt die großen Arbeitsbeschaffungsprogramme der Reichsregierung in den Vordergrund. Es wurde eine wertschaffende Arbeitslosenhilfe durch umfangreiche Staats- und Gemeindeaufträge (Eisenbahnen, Reichsautobahnen, Straßen, Kanäle usw.) geschaffen. So hat z. B. die Deutsche Reichsbahn im Berichtsjahr der Wirtschaft insgesamt rund 1,7 Milliarden RM für Beschaffungen, Lieferungen und sonstige Arbeitsaufträge zugeführt. Beim Unternehmen „Reichsautobahnen" waren Ende Februar 1938 1636 km im Bau. Insgesamt wurden hier rund 81 000 Personen beschäftigt.

Für Unterstützungsaufwendungen waren in den Jahren seit 1927 insgesamt rund 11 929 Millionen RM erforderlich. Die höchsten Aufwendungen entfielen auf das Jahr 1930 mit über 2125 Millionen RM, während im ersten Halbjahr 1937 nur noch 143 Millionen RM erforderlich waren. Während 1931 auf Unterstützungsaufwendungen 92,8 % und auf Aufwendungen für die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit 1,5 % der Ausgaben entfielen, betrugen diese Anteile 1937 17,2 % und 6,1 %. Für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen waren 1931 keine Ausgaben zu verzeichnen, 1937 dagegen 67,7 % der Ausgaben.

Obwohl die Wiedereinstellung zahlreicher Arbeitskräfte die Arbeitslosenversicherung von den hohen Aufwendungen für die Arbeitslosenunterstützungen im wesentlichen befreit hat, ist der Beitragssatz zu dieser Versicherung unverändert geblieben. Er beträgt wie bisher 6,5 % des Lohns, der zu gleichen Teilen vom Unternehmer und vom Versicherten aufgebracht wird. Nur für die Bergarbeiter ist neuerdings der Anteil des Versicherten von 3,25 % auf 0,5 % des maßgebenden Arbeitsentgelts herabgesetzt worden. Die dadurch bei der Arbeitslosenversicherung verfügbar werdenden Gelder wurden anderen Zwecken dienstbar gemacht, sie können von der Reichsregierung auch für zunächst versicherungsfremde Zwecke beansprucht werden.

Die erforderlichen Maßnahmen hierzu enthält das Gesetz über den Ausbau der Rentenversicherung vom 21. Dezember 1937 (RGBl. I, S. 1393)[1]:

1. Die sich aus den versicherungsmathematischen Bilanzen der Invaliden- und Angestelltenversicherung ergebenden Fehlbeträge werden dadurch ausgeglichen, daß die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung aus ihren infolge Beseitigung der Arbeitslosigkeit freigewordenen Mitteln an die Versicherungsträger in jedem Kalenderjahr einen Betrag, der jeweils 18 % der Beitragseinnahmen der Invalidenversicherung

[1] Siehe S. 1469 ff.

und einem Viertel der Beitragseinnahmen der Angestelltenversicherung entspricht, zu entrichten und monatliche Vorschüsse zu leisten hat.

2. Die Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung leistet zur Gewährung von Kinderbeihilfen für die Rechnungsjahre 1938 bis 1941 in das Sondervermögen des Reichs für Ehestandsdarlehen und Kinderbeihilfen einen jährlichen Betrag, der im Durchschnitt dieser vier Jahre einer Beitragseinnahme der Reichsanstalt in Höhe von 1 % des maßgebenden Arbeitsentgelts entspricht. Es handelt sich hierbei um etwa rund 300 Millionen RM.
3. Die Reichsregierung kann vom Rechnungsjahr 1937 an über die Einnahmen der Reichsanstalt verfügen, soweit sie nach Bestreitung ihrer Haushaltsausgaben und ihrer neuen durch das vorgenannte Gesetz vorgeschriebenen Zahlungen verbleiben, und diese Überschüsse für die Bestreitung von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen verwenden.

Von den sonst im Berichtsjahr ergangenen Gesetzen und Verordnungen sind noch die folgenden von besonderer Bedeutung.

Durch Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 3. Juni 1937 (RGBl. I, S. 616) sind die Unterstützungssätze in der Arbeitslosenversicherung neu geregelt und nicht unbeträchlich erhöht worden. Dies gilt besonders für kinderreiche Familien.

Die bisherigen Unterstützungssätze trugen durchweg das Kennzeichen der Notzeit, in der sie entstanden waren. Sie kehrten den Fürsorgegedanken zu stark hervor und berücksichtigten zu wenig die Tatsache, daß auch unter den Arbeitslosen Unterschiede nach Vorbildung, Leistung und Lebenshaltung bestehen. Die Sätze gaben insbesondere den Kinderreichen zu geringe Bezüge, sie ließen auf der anderen Seite zum Teil den Abstand vom Lohn vermissen, der aus Gründen des Arbeitseinsatzes geboten war. Die Sätze waren auch, insbesondere infolge des Nebeneinanders von Stammunterstützung und Zulagen, unübersichtlich.

Nachdem das Übel der Arbeitslosigkeit im wesentlichen beseitigt war, schien der Zeitpunkt für eine Neugestaltung der Unterstützungssätze gekommen. Sie sind nicht nur übersichtlicher gemacht, sondern auch in ein angemessenes Verhältnis zum Lohn gebracht worden. Für die Facharbeiter und ähnliche Arbeitskräfte sind höhere Unterstützungssätze als bisher vorgesehen. Die Unterstützung darf einschließlich der Familienzuschläge 80 % des Arbeitsentgelts nicht übersteigen. Die Grenze erhöht sich bei Arbeitslosen der Lohnklassen I bis III, die mindestens einen zuschlagberechtigten Abkömmling haben, auf das Arbeitsentgelt. Wer für 36 Tage versicherungsmäßige Arbeitslosenunterstützung bezogen hat,

erhält eine weitere Unterstützung nur, wenn er im Sinn der Vorschriften für die Krisenfürsorge hilfsbedürftig ist. Über die Dauer der Arbeitslosenunterstützung sind gegen Ende des Berichtsjahrs noch weitere Verordnungen ergangen. Die versicherungsmäßige Arbeitslosenunterstützung wird im allgemeinen ohne Beschränkung der Bezugsdauer gewährt, nur für bestimmte Personengruppen oder Bezirke kann die Bezugsdauer beschränkt werden, jedoch nicht unter 120 Unterstützungstage. Damit sind die Vorschriften über die Krisenfürsorge gegenstandslos geworden und gegen Ende 1937 aufgehoben worden.

Die wöchentlichen Unterstützungssätze der am 28. Juni 1937 in Kraft getretenen Verordnung vom 3. Juni 1937 sind aus der nachfolgenden Tafel zu ersehen.

Das Gesetz über Arbeitslosenunterstützung nach Wehr- und Arbeitsdienst vom 30. September 1937 (RGBl. I, S. 1049) enthält Fürsorgebestimmungen für die Soldaten und Arbeitsmänner nach ihrer Entlassung aus dem Dienst. Durch die Teilnahme an einer kurzfristigen Ausbildung oder an einer Übung der Wehrmacht wird eine bestehende Versicherung gegen Arbeitslosigkeit nicht berührt. Während der Teilnahme an einer kurzfristigen Ausbildung oder an einer Übung der Wehrmacht ruht die Beitragspflicht zur Arbeitslosenversicherung. Das gilt auch für Zeiten der Beurlaubung zu Ausbildungsveranstaltungen und Übungen des zivilen Luftschutzes. Das Gesetz enthält weiter Bestimmungen, unter welchen Voraussetzungen den aus dem Wehr- und Arbeitsdienst ausgeschiedenen Personen die Arbeitslosenunterstützung gewährt werden kann.

Nach einer Verordnung des Reichsarbeitsministers vom 11. Dezember 1937 haben die deutschen Bediensteten ausländischer Staaten und solcher Personen, die nicht der inländischen Gerichtsbarkeit unterstehen, die Pflichten der Arbeitgeber sowohl in der Krankenversicherung als auch in der Arbeitslosenversicherung selbst zu erfüllen.

Vom 1. Januar 1938 an sind grundsätzlich nur noch die Arbeiter und Angestellten der Arbeitslosenversicherung unterstellt (Gesetz vom 13. Januar 1938 — RGBl. I, S. 33). Selbständig erwerbstätige Personen, auch soweit sie krankenversicherungspflichtig sind, unterliegen nicht mehr der Arbeitslosenversicherungspflicht. Hausgewerbetreibende und Heimarbeiter sind dagegen arbeitslosenversicherungspflichtig.

Eine Reihe weiterer Verordnungen, Erlasse und Durchführungsbestimmungen ist zur Durchführung und Ergänzung des Reichsarbeitsdienstgesetzes vom 26. Juni 1935 ergangen.

Sie behandelten die oft nicht einfach liegenden Fragen der Heilfürsorge für die Angehörigen und ehemaligen Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes, regelten die Ansprüche auf Krankenhilfe, das Verhältnis zur gesetzlichen Krankenversicherung, Fragen der Unfallfürsorge und

in der Lohnklasse	in Orten der Sonderklasse, der Ortsklasse A und in allen Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern				in Orten der Ortsklasse B mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern und in Orten der Ortsklassen C bis E mit mehr als 10 000, aber nicht mehr als 50 000 Einwohnern				in Orten der Ortsklassen C bis E mit nicht mehr als 10 000 Einwohnern			
	die Hauptunterstützung	die Familienzuschläge für den 1. Angehörigen je	2.	3. und weiteren	die Hauptunterstützung	die Familienzuschläge für den 1. Angehörigen je	2.	3. und weiteren	die Hauptunterstützung	die Familienzuschläge für den 1. Angehörigen je	2.	3. und weiteren
	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM	RM
I.	5,10	3,30	1,80	2,10	5,10	3,30	1,80	2,10	4,50	3,30	1,50	1,80
II.	6,30	3,30	1,80	2,10	6,00	3,30	1,80	2,10	4,80	3,30	1,50	1,80
III.	7,50	3,60	2,10	2,40	6,30	3,60	2,10	2,40	5,40	3,30	1,80	2,10
IV.	8,40	3,60	2,10	2,40	7,20	3,60	2,10	2,40	6,00	3,30	1,80	2,10
V.	8,70	3,60	2,10	2,40	7,50	3,60	2,10	2,40	6,30	3,30	1,80	2,10
VI.	9,00	3,60	2,10	2,40	7,80	3,60	2,10	2,40	6,60	3,30	1,80	2,10
VII.	9,30	3,60	2,10	2,40	8,10	3,60	2,10	2,40	6,90	3,30	1,80	2,10
VIII.	9,60	3,60	2,10	2,40	8,40	3,60	2,10	2,40	7,20	3,30	1,80	2,10
IX.	11,10	3,60	2,40	2,70	9,60	3,60	2,10	2,40	7,50	3,30	1,80	2,10
X.	11,70	3,60	2,40	2,70	9,90	3,60	2,10	2,40	8,10	3,30	1,80	2,10
XI.	12,30	3,60	2,40	2,70	10,20	3,60	2,10	2,40	8,40	3,30	1,80	2,10

dergleichen. Eine umfassende Gesamtregelung der im Zusammenhang mit der Erfüllung der Wehr- und Arbeitsdienstpflicht entstehenden sozialversicherungsrechtlichen Fragen ist bisher nicht getroffen worden. Es erübrigt sich daher ein Eingehen auf die einzelnen im Rahmen dieser Abhandlung auch nicht besonders wichtigen Anordnungen. Von allgemeinem Interesse und von wirtschaftlicher Bedeutung auf dem Gebiet des Arbeitsdienstes ist nur das vom Beauftragten für den Vierjahresplan am 15. Februar 1938 angeordnete Pflichtjahr für Mädchen. Die Anordnung will den Mangel an weiblichen Kräften in der Land- und Hauswirtschaft vermeiden und bestimmt daher, daß grundsätzlich ledige weibliche Arbeitskräfte unter 25 Jahren von privaten und öffentlichen Betrieben und Verwaltungen als Arbeiterinnen oder Angestellte nur eingestellt werden dürfen, wenn sie eine mindestens einjährige Tätigkeit in der Land- oder Hauswirtschaft durch das Arbeitsbuch nachweisen. Dem Pflichtjahr steht gleich eine zweijährige geordnete Tätigkeit im Gesundheitsdienst als Hilfskraft zur Unterstützung der Schwestern und in der Wohlfahrtspflege zur Unterstützung der Volksfürsorgerinnen und der Kindergärtnerinnen. Da die heutige weibliche Jugend, namentlich die der Großstadt, den land- und hauswirtschaftlichen sowie den pflegerischen Diensten vielfach entfremdet ist, bedeutet das weibliche Pflichtjahr nicht zuletzt auch eine erzieherische Maßnahme von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Vorläufig ist das Pflichtjahr allerdings noch auf diejenigen beschränkt, die bis zum 1. März 1938 noch nicht beruflich tätig waren. Außerdem wird die Einstellung zunächst nur bei solchen Mädchen von der Ableistung des Pflichtjahrs abhängig gemacht, die im Bekleidungsgewerbe, in der Textilindustrie, der Tabakindustrie oder in einem kaufmännischen oder Büroberuf tätig werden wollen. Anrechnungsfähig auf das weibliche Pflichtjahr sind der Arbeitsdienst, der Landdienst, die Landhilfe, die ländliche Hausarbeitslehre, das hauswirtschaftliche Jahr sowie die Teilnahme an einem vom Arbeitsamt durchgeführten oder geförderten land- oder hauswirtschaftlichen Lehrgang.

Der schon in der vorjährigen Abhandlung[1] erwähnte Streit zwischen einzelnen Landesarbeitsämtern und Reichsbahndirektionen über die Frage, ob die bei der Deutschen Reichsbahn als Nachwuchs für den unteren Beamtendienst praktisch beschäftigten Junghelfer als Lehrlinge zu gelten haben und daher unter Umständen als arbeitslosenversicherungspflichtig anzusehen sind, ist durch die grundsätzliche Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 8. März 1938 dahin entschieden worden, daß die Junghelfer als Lehrlinge der Arbeitslosenversicherungspflicht unterliegen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1449.

Aus den Entscheidungsgründen erscheint folgendes beachtenswert:

Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts ist der Begriff des Lehrverhältnisses und des Lehrlings im Sinn der Vorschriften des Gesetzes über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung weit auszulegen. Das Reichsversicherungsamt hat daher keine Bedenken getragen, die Lehrlingseigenschaft auch bei den Junghelfern der Deutschen Reichsbahn zu bejahen, weil ihre gesamte Tätigkeit in erster Linie der Ausbildung dient und die jungen Leute, wie sich aus der allgemeinen Beaufsichtigung und der Leitung der Junghelfer durch den Dienstvorsteher ergibt, in dem Betrieb der Reichsbahn etwa die gleiche Stellung haben, wie sie auch sonst den Lehrlingen im Handel und Gewerbe zukommt.

Als Lehrlinge können sie aber nach den zur Zeit für sie geltenden Kündigungsbestimmungen nicht als versicherungsfrei angesehen werden. Lehrlinge sind nach dem Gesetz bis auf die letzten 12 Monate der Lehrzeit von der Arbeitslosenversicherungspflicht nur dann befreit, wenn ein schriftlicher Lehrvertrag von mindestens zweijähriger Dauer vorliegt. An einer solchen festen Dauer des Lehrverhältnisses fehlt es zur Zeit aber bei den Junghelfern der Deutschen Reichsbahn, da es während der ersten zwei Monate jederzeit und danach mit einer Kündigungsfrist von 14 Tagen aufgehoben werden kann. Die Kündigungsbestimmungen sind inzwischen zwar geändert worden; ob sie aber ausreichen werden, um die Junghelfer als versicherungsfrei zu behandeln, bleibt abzuwarten.

Der Reichsarbeitsdienst ist kein nach der Reichsversicherungsordnung versicherter Betrieb. Das galt nur für den freiwilligen Arbeitsdienst, für den die Tiefbau-Berufsgenossenschaft der zuständige Versicherungsträger war. Am 1. April 1936 ist durch das Gesetz über die vorläufige Reichsarbeitsdienstversorgung vom 23. April 1936[1] an Stelle der reichsgesetzlichen Unfallversicherung des männlichen Reichsarbeitsdienstes eine Versorgung für Dienstbeschädigungen getreten. Angehörige des Reichsarbeitsdienstes, die auf Anfordern zur Hilfeleistung im versicherten Eisenbahnbetrieb eingesetzt werden und dabei verunglücken, haben zwar Versorgungsansprüche auf Grund des genannten Gesetzes, genießen daneben aber auch den Versicherungsschutz nach der Reichsversicherungsordnung, d. h. sie haben Anspruch auf Unfallrente. Ihre Entschädigungspflicht kann die Deutsche Reichsbahn nicht deshalb bestreiten, weil der Arbeitsmann zugleich einen Versorgungsanspruch hat. Lediglich die Versorgungsbehörde kann ihrerseits nach den hierüber ergangenen Anordnungen eine Unfallrente auf den Versorgungsbezug anrechnen und ihn insoweit ruhen lassen.

[1] Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1937, S. 1449.

Der Verwaltungsaufbau der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen.

Von
Reichsbahnrat Dr. Verbeek in Paris.

Die Entstehungsgeschichte der Gesellschaft.

Mit dem 1. Januar 1938 trat durch Zusammenschluß der fünf Privatbahnen (Nord, Est, PLM, PO und Midi) und der zwei Staatsbahnnetze (État und Alsace-Lorraine) die Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen (Société Nationale des Chemins de fer français) ins Leben; mit einer Streckenlänge von rund 42 000 km, mit etwa 8500 Bahnhöfen und 500 000 Beamten, Angestellten und Arbeitern ist sie die zweitgrößte Eisenbahn des europäischen Kontinents, ausgeschlossen Rußland. Dieser Zusammenschluß der sieben französischen Bahnnetze zu der Nationalgesellschaft bildet nicht das Ergebnis einer zielbewußten Eisenbahnpolitik, die auf eine Zusammenfassung des gesamten Bahnnetzes Frankreichs, soweit es für den allgemeinen Verkehr von Bedeutung ist, hinausging, sondern wurde fast ausschließlich durch finanzielle Erwägungen verursacht.

Infolge der sozialpolitischen Gesetze der letzten Jahre waren die Personalausgaben der Bahnen außerordentlich gestiegen; dazu kam die Preissteigerung für alle Anschaffungen, die auch die sächlichen Ausgaben unverhältnismäßig anschwellen ließ. Gegenüber den vermehrten Lasten blieben die Tarife im allgemeinen unverändert, was notwendigerweise zu erheblichen Fehlbeträgen führen mußte. Dieser Zustand hätte die Gesellschaften über kurz oder lang in Zahlungsschwierigkeiten gebracht, wie das bei ähnlichen Verhältnissen in Amerika verschiedentlich vorgekommen ist; dann wäre die Entwicklung wahrscheinlich einen ganz anderen Weg gegangen, nämlich den der Übernahme der Bahngesellschaften durch den Staat; als Beispiel mag die Übernahme der notleidenden französischen Westbahn durch den Staat im Jahre 1909 dienen. Die historische Entwicklung des Verhältnisses von Staat und Eisenbahnen in Frankreich führte aber zu einer Zwischenlösung, nämlich einem vertraglichen Zusammenschluß der fünf Privatbahnen und der zwei Staatsbahnnetze zu einer privaten Gesellschaft, in der der Staat mit 51 % des Aktienkapitals die Mehrheit besitzt.

Schon bald nach der Gründung der ersten Eisenbahnen mußte der Staat einzelnen Gesellschaften zur Erleichterung der Kapitalaufnahme für Neubauten eine Zinsgarantie gewähren, die später auf alle Gesellschaften ausgedehnt wurde und selbst nach der jüngsten Neuordnung des Eisenbahnwesens für die weiter bestehenden Privatgesellschaften aufrecht erhalten bleibt. Außer dem üblichen Einfluß auf den Bau, die Betriebssicherheit, die Tarifpolitik usw., den sich jedes Staatswesen durch die Konzessionsbedingungen vorbehält, ließ der französische Staat den Privatgesellschaften in der Betriebsführung und Organisation ihrer Verwaltung freie Hand; ja er baute sogar bei der Übernahme der Westbahn die Verwaltung des Staatsbahnnetzes in Anlehnung an die der fünf großen Privatgesellschaften auf. Eine vereinbarte Gewinnbeteiligung des Staates für seine Leistung wurde niemals praktisch. Allerdings muß auch hier die Bedeutung eines blühenden Eisenbahnwesens für das Wohlergehen der gesamten Volkswirtschaft und der mittelbare Gewinn, den der Staat aus den Steuerleistungen der Eisenbahnen zieht, berücksichtigt werden.

Erst unter den Nachwirkungen des Krieges mit seiner starken Anspannung des Eisenbahnapparates unter einheitlicher Leitung wurde eine engere Zusammenarbeit der Gesellschaften auf finanziellem Gebiet vereinbart und der Betriebsgewinn in einer Ausgleichskasse (Pool) zusammengelegt (Vertrag von 1921); durch diesen sogenannten Gemeinschaftsfonds wollte sich der Staat gegen eine neue Beanspruchung als Folge der dauernden Verlustabschlüsse einiger Gesellschaften sichern und sich als Ausgleich für seine Zuschüsse in gewissem Umfang an den Gewinnen beteiligen. Aber kaum hatte sich nach einer fünfjährigen Anlaufszeit die neue finanzielle Ordnung etwas eingespielt, als der Einbruch der Krise von 1930 an den Bahnen neue Verluste brachte, die durch die erwähnten besonderen Verhältnisse ins Riesenhafte anzuschwellen drohten (für 1937 fast 6 Milliarden Franken und insgesamt 32,7 Mia); im letzten Jahr betrug der Gesamtfehlbetrag der großen Bahnen einschließlich der Kapitallasten fast die Hälfte der Einnahmen, wobei die Aktionäre der Privatgesellschaften die staatlich garantierte Dividende weiterbezogen. Daß es so weit kommen konnte, ist die Folge einer Klausel im Vertrag von 1921: Bei einer etwa eintretenden Erschöpfung des Gemeinschaftsfonds sollte der Staat durch Vorschüsse einspringen, bis das Gleichgewicht des Eisenbahnhaushalts durch Tariferhöhungen wiederhergestellt worden sei.

Man ahnte wohl nicht, daß später einmal diese nebensächlich erscheinende Bestimmung die größte Rolle spielen sollte. Denn da sich keine der Regierungen durch Tariferhöhungen unbeliebt machen wollte,

griff man zu dem Ausweg, der sich hier bot; die unmittelbaren Auswirkungen dieser „Vorschüsse" in Höhe des seit 1930 ständig wachsenden Fehlbetrags der Bahnen auf den allgemeinen Staatshaushalt wurden dadurch vermindert, daß die Bahnen zur Aufnahme von Anleihen zu Lasten des Staates ermächtigt wurden, deren Zins- und Tilgungsbeträge im Augenblick weniger fühlbar waren. Dieses Verfahren brachte es mit sich, daß trotz der wachsenden Verluste der Betrieb der Bahngesellschaften äußerlich unberührt blieb, während im Staatshaushalt die Belastung durch die zur Deckung der Eisenbahnfehlbeträge aufgenommenen Schulden sich immer drückender bemerkbar machte (Jahresleistung für 1937 1427 Mio Fr.).

So wurde das Eisenbahnproblem mit der Sanierung des Staatshaushalts verknüpft, und es war der Staat, der die Verhandlungen über eine Änderung des bestehenden Zustandes in Gang brachte. Nach harten Kämpfen ist es den Bahngesellschaften gelungen, die von einflußreichen Kreisen erstrebte Enteignung, — für die sich übrigens nach den Gesetzen keine Handhabe bot, — zu verhindern. Die Gesellschaften traten dem Staat als ebenbürtige Verhandlungsgegner gegenüber und erreichten, daß das von ihnen in die neu zu gründende Gesellschaft eingebrachte Eisenbahnvermögen mit 49 % des Gesamtkapitals bewertet wurde. Als Entgelt erhielten sie 1 391 024 A-Aktien zu je 500 Fr, die mit 6 % verzinst und bis zum Jahre 1982 regelmäßig getilgt werden. Für die Tilgungsbeträge werden, damit das Stimmrecht in der Generalversammlung erhalten bleibt, Genußscheine (J-Aktien) ausgegeben. Der Staat rechnete seine Einlagen und die seit Mitte des vorigen Jahrhunderts gezahlten Zuschüsse für Neuanlagen und die Vorschüsse zum Gemeinschaftsfonds nur insoweit an, daß er gerade die Aktienmehrheit (B-Aktien) besitzt und auf die Ernennung der leitenden Posten einen bestimmenden Einfluß ausüben kann.

Die privaten Bahngesellschaften bleiben also bestehen bis zum Erlöschen ihrer Konzession, für das als Durchschnittszeitpunkt der 31. Dezember 1955 gewählt wurde. Bis dahin werden die Zins- und Tilgungsbeträge für die A-Aktien von der Nationalgesellschaft auf ein Sperrkonto eingezahlt. Die Aktionäre erhalten nur den Gewinn aus der Anlage der Sperrgelder und mit Genehmigung des Ministers bis zu 20 % der jährlich eingezahlten Summe, wenn der Haushalt der Nationalgesellschaft vollständig ausgeglichen ist; die Zahlungen erhalten also den Charakter einer Geschäftsführungsprämie, wie sie der Vertrag von 1921 vorsah.

Mit dem Verschwinden der Bahngesellschaften von 1956 an wird ihr Anteil an der Nationalgesellschaft unter Berücksichtigung der bis dahin erfolgten Tilgung an die Aktionäre verteilt, die dann unmittelbaren Anteil

an der Nationalgesellschaft bekommen, bis im Jahre 1982 das gesamte Eisenbahnvermögen an den Staat heimfällt.

Da das Betriebsrecht auf die Nationalgesellschaft übergeht, treten die alten Bahngesellschaften in den Hintergrund. Sie fristen ihr Leben mit der Verwaltung ihres Sondervermögens und mit den laufenden Finanzgeschäften, namentlich der Verzinsung ihrer Anleihen. Die Mittel dafür stellt ihnen gemäß den Vereinbarungen die Nationalgesellschaft zur Verfügung.

Bei verschiedenen Gesellschaften hat das Sondervermögen übrigens einen erheblichen Wert; so betreibt die Nordbahngesellschaft z. B. das Netz der belgischen Nordbahn, das im wesentlichen die Strecken von der französischen Grenze nach Charleroi und Bergen (Mons) und das Teilstück Namen (Namur)—Lüttich der Durchgangsstrecke Paris—Köln umfaßt; andere Gesellschaften zählen, wie die PLM- und die Midi-Bahn, große Hotels zu ihrem Sondervermögen.

I. Rechtsverhältnisse der Nationalgesellschaft.

Die Grundlage der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen bildet der Vertrag zwischen dem Staat und den fünf Privatgesellschaften vom 31. August 1937, genehmigt durch Verordnung vom 1. September des gleichen Jahres, in dem das Aktienkapital der Gesellschaft auf 1419 Milliarden Franken festgelegt wird. Es setzt sich zusammen aus den Einlagen der Privatgesellschaften und der beiden Staatsbahnnetze und einem weiteren Staatsanteil von eingebrachten Forderungen.

Die neue Gesellschaft bleibt grundsätzlich dem Privatrecht unterworfen und entspricht in ihrem rechtlichen Aufbau im allgemeinen dem Code de Commerce und den einschlägigen Gesetzen für die Aktiengesellschaften. Durch den zum Gesetz erhobenen Vertrag wurden aber einschneidende Abweichungen von der Rechtsordnung der übrigen Handelsgesellschaften vorgesehen. Die wichtigste ist die Einsetzung des Verwaltungsrates zum obersten Gesellschaftsorgan statt der Generalversammlung im gemeinen Recht.

Einen bedeutenden Platz im Vertrag nehmen die finanziellen Bestimmungen ein. Man war namentlich bestrebt, durch eingehende Vorschriften eine Wiederholung der Vorgänge aus den letzten Jahren zu verhindern. Nur so sind die auf den ersten Blick etwas eigenartig anmutenden Fristen zu verstehen, nach deren Ablauf automatisch eine Tariferhöhung in Kraft tritt, wenn nicht die Regierung anderweitig für die Deckung der Fehlbeträge sorgt. Das wurde schon praktisch, als im Sommer dieses Jahres die Nationalgesellschaft pflichtgemäß mit einem Antrag auf eine weitere — binnen eines Jahres die dritte — Tarif-

erhöhung an die Regierung herantrat; diese zog es aber vor, statt dessen die Gesellschaft auf der Ausgabenseite zu entlasten und auf die Beförderungssteuern im Personenverkehr (13%) zu verzichten. Die Steuern waren im Jahre 1932 schon einmal von dem Höchstsatz 32% herabgesetzt worden. Nunmehr zahlt die Bahn ebenso wie im Güterverkehr seit Anfang 1937 für die Beförderungsleistung eine zweiprozentige Umsatzsteuer. Eine weitere wichtige Bestimmung des Vertrages für eine geordnete Finanzwirtschaft ist das Verbot, Anleihen zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen aufzunehmen.

Auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung gab sich die Gesellschaft eine Satzung, die am 7. Januar 1938 mit dem Datum vom 30. Dezember 1937 erschienen ist. Sie bringt nähere Einzelheiten über Namen und Sitz der Gesellschaft, die obersten Gesellschaftsorgane, ihre Zuständigkeiten und Aufgaben usw.

Ein wichtiges Gesetz für die Nationalgesellschaft, nämlich das unter dem 31. Dezember 1937 erschienene „Lastenheft", enthält keine Bestimmungen, die den Aufbau der Gesellschaft angehen. Es regelt vielmehr die Beziehungen der Eisenbahn zum Staat, den Benutzern und anderen Verkehrsunternehmen und nimmt die Stelle der in anderen Ländern üblichen Konzessionsbedingungen ein. Dort ist von den Rechten und Einschränkungen die Rede, die dem Eisenbahnbetrieb im Vergleich zu den anderen Handelsunternehmen eigen sind. Es finden sich ähnliche Vorschriften, wie sie in Deutschland in Sondergesetzen, namentlich den Haftpflichtgesetzen, der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung und der Eisenbahnverkehrsordnung enthalten sind.

II. Zuständigkeitsverteilung.

A. Oberste Gesellschaftsorgane.

1. Verwaltungsrat.

(Conseil d'administration.)

Im Verwaltungsrat, dem wichtigsten Organ der Gesellschaft, hat der Staat bestimmenden Einfluß; auf diesem Wege vermag er die gesamten französischen Eisenbahnen zu beherrschen. Außer dem Vorsitzenden und einem der zwei Stellvertreter stellt er von Rechts wegen drei Mitglieder des Verwaltungsrates in der Person des Vizepräsidenten des Staatsrates, des Gouverneurs der Bank von Frankreich und des Generaldirektors der Staatsdepositenkasse und weiterhin zwölf hohe, besonders befähigte Beamte. Diesen Mitgliedern stehen zwölf Abgeordnete der Gesellschaften gegenüber außer dem von ihnen gewählten Stellvertreter; sie werden ab 1. Januar 1956 beim Erlöschen der Gesellschaften

durch sechs gewählte Aktionäre ersetzt. Endlich gehören dem Verwaltungsrat zwei um das Eisenbahnwesen verdiente Persönlichkeiten und vier Personalvertreter an; er zählt somit 33, später 27 Köpfe, mit einer Amtsdauer von sechs Jahren.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates können nicht gleichzeitig Senatoren oder Abgeordnete sein. Außerdem ist ihnen durch Artikel 10 des Vertrages ausdrücklich verboten, sich ohne Genehmigung der Generalversammlung unmittelbar oder mittelbar an Unternehmen zu beteiligen, die mit der Nationalgesellschaft Geschäfte abschließen. Diese Vorschrift geht offenbar auf Einwendungen zurück, die schon länger gegen eine allzu enge Personalverbindung der Bahngesellschaften mit ihren Lieferwerken erhoben wurden.

Einer ständigen Einflußnahme des Staates im Verwaltungsrat dient auch der Posten eines Regierungskommissars in der Person des Generaldirektors für Eisenbahnen und Verkehrswesen im Ministerium für öffentliche Arbeiten. Er hat zwar kein Stimmrecht, aber Zutritt und Antragsrecht und muß über die Tagesordnung rechtzeitig unterrichtet werden.

Der Verwaltungsrat tritt ungefähr alle Monate zusammen und ist bei Anwesenheit der Hälfte, auf zweite Einladung mit gleicher Tagesordnung eines Drittels seiner Mitglieder beschlußfähig. Die Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefaßt.

Nach Artikel 13 des Vertrages hat der Verwaltungsrat die weitgehendsten Vollmachten und versieht eine große Anzahl von Aufgaben, die sonst der Generalversammlung obliegen. Namentlich hat er dafür zu sorgen, daß das Gleichgewicht von Einnahmen und Ausgaben der Nationalgesellschaft gewahrt bleibt. Vor dem 1. November muß er den Voranschlag aufstellen und nötigenfalls durch Sparmaßnahmen oder Tarifvorschläge seinen vollständigen Ausgleich erwirken. Vorschläge auf Tariferhöhung sind namentlich dann notwendig, wenn sich die Betriebsausgaben um mehr als 5 % gegenüber dem Voranschlag erhöhen oder die Einnahmeentwicklung das Gleichgewicht in Frage stellt.

Der Verwaltungsrat vertritt die Nationalgesellschaft gegenüber dritten Personen und Behörden. Innerhalb der Grenze des von der Generalversammlung festgesetzten Höchstbetrages ist er ermächtigt, Anleihen aufzunehmen. Die mit der Vermögensverwaltung beauftragten Stellen haben ihn in grundsätzlichen Fragen und bei Verfügungen über wertvolle bewegliche und unbewegliche Vermögensstücke zu beteiligen; er billigt die wichtigen Arbeits- und Beschaffungsprogramme, Verträge und Betriebsvereinbarungen und legt in großen Zügen die Tarifpolitik fest; in diesem Zusammenhang hat er über Tarifänderungen, namentlich

wenn sie finanzielle Auswirkungen haben können, Beschluß zu fassen. Ferner gibt er die allgemeinen Richtlinien über die Arbeitsbedingungen und die Entlöhnung des Personals und genehmigt als Unternehmerpartei die Kollektivverträge. Endlich sorgt er für die Vorlage der Abschlußrechnung an die Generalversammlung, stellt deren Tagesordnung auf und bringt Anträge an diese vor; Anträge auf Satzungsänderung werden auf seine Veranlassung gestellt und können mit einfacher Mehrheit von der Generalversammlung beschlossen werden. Alle diese Vollmachten, namentlich die letzte, lassen in dem Verwaltungsrat die eigentliche oberste Leitung der Nationalgesellschaft erkennen.

2. Der Direktionsausschuß.

(Comité de Direction.)

Als ein engerer Ausschuß des Verwaltungsrats wird aus dem Vorsitzenden, den beiden Stellvertretern und acht (später sechs) Mitgliedern ein Direktionsausschuß gebildet. Es bestand schon seit 1921 ein Ausschuß mit gleichem Namen (Comité de Direction), der sich aus je drei Direktoren der alten Gesellschaften zusammensetzte; hier handelte es sich aber nur um das erste Gemeinschaftsorgan der großen französischen Bahnen; es kann nicht als Vorläufer des neuen Ausschusses angesprochen werden.

Der neue Direktionsausschuß hat sich um die wichtigeren Verwaltungsgeschäfte der Nationalgesellschaft, die nicht dem nur zeitweise zusammentretenden Verwaltungsrat vorgelegt werden können, zu kümmern. Im einzelnen billigt er die Arbeits- und Fahrzeugbeschaffungspläne, einzelne Ausschreibungen und freihändige Vergebungen bis zu einer bestimmten Höhe[1]. Er hat über dringliche Tarifvorschläge zu beschließen, die zur Vermeidung von Verkehrsschwund notwendig werden. Er verwaltet die flüssigen Mittel, beschließt über die Anlage der Reserven und befaßt sich mit der Ausgabe der einzelnen Anleiheabschnitte innerhalb der Ermächtigung des Verwaltungsrates. In der Vermögensverwaltung kann er die Gesellschaft bis zu einem Höchstbetrag[1] selbständig binden. Gerichtliche Handlungen wie Klage und Verteidigung bedürfen seiner Zustimmung. Endlich hat er die Ernennung der oberen Beamten durch den Generaldirektor zu billigen und innerhalb der allgemeinen Richtlinien des Verwaltungsrates die Besoldung der wichtigsten Abteilungsleiter und leitenden Beamten der Nationalgesellschaft festzusetzen sowie ihre Einstellung und Entlassung zu verfügen.

[1] Die Höchstbeträge sind noch nicht endgültig festgelegt.

In gewissem Umfang kann er die ihm erteilten Vollmachten an seinen Vorsitzenden, den Generaldirektor oder dessen Vertreter weiter übertragen, ebenso die genannten Personen mit der Unterzeichnung bestimmter Vertragsurkunden betrauen.

Der Vorsitzende des Verwaltungsrates und gleichzeitig des Direktionsausschusses ernennt auf Vorschlag des Verwaltungsrats und mit Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten den Generaldirektor, dessen Stellvertreter und den Generalsekretär. Die ersten Inhaber dieser Posten wurden allerdings vom Minister bestellt. Für die Besetzung der übrigen wichtigen Beamtenposten genügt die erwähnte Billigung des Verwaltungsrates oder Direktionsausschusses. Endlich zeichnet der Vorsitzende den amtlichen Schriftwechsel und kann eilige Verträge selbständig abschließen.

3. Generalversammlung der Aktionäre.
(Assemblée Générale.)

Gegenüber dem Verwaltungsrat hat die Generalversammlung der Aktionäre keine leitenden Aufgaben, sondern nur bestimmte Kontroll- und Überwachungsrechte. Sie unterscheidet sich auch in ihrer Beschlußfassung vom gemeinen Recht darin, daß für Satzungsänderungen keine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist. Die Generalversammlung, die vom Vorsitzenden des Verwaltungsrats geleitet wird, wird jährlich mindestens sechs Monate nach Abschluß des Geschäftsjahres vom Verwaltungsrat einberufen. Sie hat über die Geschäftsführung und Rechnungslegung der Gesellschaft Beschluß zu fassen; namentlich nimmt sie vom Verwaltungsrat die Bestandsaufnahme und die Gewinn- und Verlustrechnung entgegen und hört den Bericht des Rechnungsausschusses über die Bilanz an. Sie läßt sich über die Beschaffungen und Neubauten, zu denen sie ermächtigt hat, Bericht erstatten und setzt den Höchstbetrag für auszugebende Anleihen fest. Endlich bestimmt die Generalversammlung die an den Verwaltungsrat und den Rechnungsausschuß zu zahlende Vergütung und Aufwandsentschädigung.

4. Rechnungsausschuß.
(Commission des comptes.)

Statt des gewöhnlichen „Commissaire des Comptes“ (Revisor), der von der Generalversammlung gewählt wird, ist für die Nationalgesellschaft ein Rechnungsausschuß von acht Mitgliedern, die zur Hälfte vom Staat, zur Hälfte von den Aktionären der Privatgesellschaften abgeordnet

sind, vorgesehen. Der Vorsitzende wird aus den vier Staatsvertretern gewählt.

Die Vollmacht des Rechnungsausschusses ist im allgemeinen die gleiche wie die der Revisoren nach gemeinem Recht; er kann in gewissen Fällen selbst die Einberufung der Generalversammlung verlangen. Die Betriebsrechnung sowie die Gewinn- und Verlustrechnung muß ihm 40 Tage vor der Generalversammlung vorgelegt werden. Er spricht sich in seinem Bericht über die allgemeine Geschäftsführung und Finanzlage aus und hat als Daueraufgabe die Beaufsichtigung des Rechnungs- und Beschaffungswesens bei der Nationalgesellschaft.

B. Ausführende Verwaltungsorgane der Gesellschaft.

1. Generaldirektion.

(Direction Générale.)

Als oberstes der ausführenden Verwaltungsorgane der Gesellschaft ist die Generaldirektion eingesetzt, an deren Spitze der vom Verwaltungsrat auf Vorschlag des Direktionsausschusses ernannte Generaldirektor steht. Er führt die allgemeine Verwaltung der Gesellschaft und ist der oberste Vorgesetzte aller Beamten. In seiner Geschäftsführung ist er an die Anordnungen des Verwaltungsrats bzw. des Direktionsausschusses gebunden.

Ihm steht der stellvertretende Generaldirektor zur Seite, der in Abwesenheit des Generaldirektors dessen sämtliche Geschäfte zu führen hat. In eigener Zuständigkeit sorgt er für eine ständige gute Zusammenarbeit aller Zentralverwaltungen; ferner fällt in sein Fach die Behandlung der Personalfragen, soweit sie die Generaldirektion angehen. Endlich gibt der stellvertretende Generaldirektor der Einkaufsverwaltung die Anweisungen über die Lagerhaltung.

Für besondere Aufgaben sind Direktoren bei der Generaldirektion eingesetzt; hier handelt es sich zumeist um leitende Beamte der ehemaligen Gesellschaften.

Beim Generalsekretär und seinem Beamtenstab liegt die Leitung der Verwaltungs- und Rechtsangelegenheiten; ferner wirkt er bei gewissen Finanzgeschäften mit. Das von ihm geleitete Generalsekretariat (Secrétariat Général) ist ein großes Büro; es steht gewissermaßen außerhalb der acht Zentralverwaltungen und umfaßt seinerseits drei Abteilungen, die wieder in Unterabteilungen zerfallen. Zu ihrer Zuständigkeit gehören im großen ganzen die Angelegenheiten, die in der allgemeinen Verwaltungsabteilung der Eisenbahnabteilungen im deutschen Reichsverkehrsministerium bearbeitet werden.

a) Der Verwaltungsdienst (Service administratif) des Generalsekretariats schließt ein:

Das Sekretariat des Verwaltungsrates und des Direktionsausschusses; es arbeitet die Berichte an diese Körperschaften aus und bereitet die Generalversammlung vor; weiterhin beschäftigt es sich mit Gesetzgebungs- und Organisationsfragen, verwaltet das Gesellschaftsarchiv und hält Fühlung mit den großen Wirtschaftsverbänden des Landes.

Das Sekretariat der Generaldirektion führt den Schriftwechsel und das Aktenwesen für den Generaldirektor und stellt die Verbindung mit den Zentralverwaltungen und den Bezirksdirektionen her.

Das Verwaltungssekretariat führt die Geschäfte eines Zentralbüros im Generalsekretariat. Ihm obliegen die Personal- und Haushaltsfragen des Generalsekretariats. Es gibt das Amtsblatt (Ordres généraux) und die allgemeinen Verfügungen (Instructions générales) heraus.

Dazu kommt die sogenannte erste Abteilung des Generalsekretariats; sie verwaltet das Freifahrtwesen für Eisenbahnfremde, entscheidet über Unterstützungsfragen der Wohlfahrtseinrichtungen und allgemeine Subventionen im Interesse der Erhaltung des Verkehrs und führt den Haushalt für die Verkehrswerbung.

Die zweite Abteilung des Generalsekretariats behandelt Fragen der Presse und der allgemeinen Werbung. Sie verwaltet den Teil des Sondervermögens der alten Gesellschaften, der an die Nationalgesellschaft übertragen wurde, und die finanziellen Beteiligungen.

b) Der Haushaltsdienst (Service du budget) bereitet die Jahresrechnung vor und stellt vierteljährlich die Einnahmen und Ausgaben zur Beobachtung des Haushaltsgleichgewichts gemäß Artikel 18 des Vertrages zusammen. Er überwacht die Ausgaben in den verschiedenen Titeln, unter anderem die Fahrzeugbestellungen und Vergebungen von Arbeiten über eine bestimmte Summe hinaus und bearbeitet die Haushaltsfragen der Personalwirtschaftspolitik. Durch Stichproben kontrolliert er die Einzelausgaben, um Überschreitungen der bewilligten Mittel festzustellen; er setzt sich dafür ins Einvernehmen mit dem Leiter der zuständigen Zentralverwaltung. Er überprüft den Lagerbestand an Werkstoffen und fertigen Stücken auf den Bahnhöfen und den verschiedenen Lagern.

c) Der Rechtsdienst (Service du Contentieux) ist Nachfolger des seit dem 1. Oktober 1933 bestehenden gemeinschaftlichen Rechtsbüros von sechs Bahngesellschaften (mit Ausnahme der Eisenbahnen von Elsaß

und Lothringen); er behandelt alle Rechts- und Steuerfragen, sämtliche gerichtlichen Klagen, die die Nationalgesellschaft anstellt oder die gegen sie erhoben werden, und führt dazu den Schriftwechsel mit den Anwälten in der Provinz. Er hat die Leitung der genehmigten Enteignungsverfahren und billigt, namentlich in Unfallsachen, die abgeschlossenen Vergleiche. Er ist die zuständige Stelle zur Entgegennahme von Arresten auf Geldsummen und Waren.

2. Die Zentralverwaltungen.

(Les services centraux.)

Neben dem Generalsekretariat umfaßt die Leitung der Nationalgesellschaft der französischen Bahnen acht Zentralverwaltungen; bei diesen unterscheidet man zwei Gruppen, nämlich die Planungs- oder Aufsichtsverwaltungen und andererseits die Finanz- und Einkaufsverwaltung. Zu den ersteren zählt u. a. die Zentralbetriebsverwaltung, die maschinentechnische Zentralverwaltung und die Zentralbauverwaltung. Diese drei Dienste kann man zusammenfassend als den technischen Generalstab bezeichnen, denn sie haben die engsten Beziehungen zum eigentlichen Eisenbahnbetrieb, während das Aufgabengebiet der übrigen Verwaltungen bei jedem großen Wirtschaftsunternehmen vorkommt. Die genannten drei Zentralverwaltungen finden ihr Gegenstück in entsprechenden Abteilungen der Bezirksdirektionen, die das gleiche Fachgebiet im engeren örtlichen Rahmen bearbeiten. Hier war die Abgrenzung der Zuständigkeit am vordringlichsten, damit Doppelarbeit vermieden wurde; sie gestaltet sich andererseits aber auch ziemlich einfach; denn die Bezirksdirektionen behalten im wesentlichen ihre frühere Zuständigkeit, die sie in der Generaldirektion der alten Gesellschaften innehatten. Die neuen Zentralverwaltungen der Nationalgesellschaft übernehmen nur die grundsätzlichen und wichtigen Fragen in eigene Bearbeitung, namentlich solche, die mehrere Bezirke angehen. So werden z. B. Untersuchungen über bestimmte Verfahren im Eisenbahnbau oder -betrieb von der entsprechenden Zentralverwaltung entweder selbst geführt, oder diese behält sich häufiger noch die Leitung und ständige Überwachung vor.

Für das Aufgabengebiet einiger der fünf übrigen Verwaltungen gab es Vorbilder in verschiedenen schon länger bestehenden Gemeinschaftsausschüssen oder Konferenzen der alten Gesellschaften. So übernimmt die Zentralpersonalverwaltung, die das gesamte Personalwesen vereinigt, in gewissem Umfang die Aufgaben der alten Personalausschüsse. Ferner ist die Verkehrsverwaltung Nachfolgerin verschiedener Konferenzen über Tariffragen, Angelegenheiten des Kraftwagenwettbewerbs usw.;

gegenüber diesen Konferenzen, deren Vorsitz ständig wechselte, bringt sie den Vorteil einer Kontinuität der Verwaltung.

Die Tätigkeit der Finanzverwaltung und der Einkaufsverwaltung beschränkt sich aber nicht auf Planung und Aufsicht allein, sondern erstreckt sich auch auf die Ausführung; deshalb werden diese wohl auch als „aktive" Verwaltungen bezeichnet. Bei ihnen tritt am stärksten die Zentralisierung in Erscheinung; sie mußten deshalb ganz neu aufgebaut werden. Zumal auf dem Finanzgebiet waren die Gesellschaften bisher — abgesehen von dem Gemeinschaftsfonds — ziemlich unabhängig; die Umstellung auf die neue einheitliche Gesellschaft war nicht einfach, denn am 1. Januar 1938 wurden mit einem Tage die Geldgeschäfte von sieben Einzelkassen zusammengelegt, wobei der gesamte Betrieb natürlich weiterlaufen mußte; so hatte die Generalkasse im Januar werktäglich rund 3000 Kassenanweisungen auszuzahlen. Geringere Fortschritte wurden mit der Vereinheitlichung des Beschaffungswesens durch die Zentraleinkaufsverwaltung gemacht; es bestand zwar schon von früher her eine gemeinsame Organisation der Bahngesellschaften im Beschaffungswesen, die aber nur beschränkte Zuständigkeiten hatte, so daß es noch viel für eine Zusammenfassung zu tun gibt. Eine Sonderstellung nimmt die Rationalisierungsverwaltung ein, deren Aufgaben organisatorischer und technischer Art sind; sie arbeitet hin auf eine abgewogene Zuständigkeitsverteilung zwischen den Bezirken und Zentralverwaltungen.

Im einzelnen verteilt sich die Zuständigkeit der acht Zentralverwaltungen folgendermaßen:

a) Die Zentralbetriebsverwaltung.
(Service central du Mouvement.)

Sie vereinigt die oberste Leitung des gesamten Bahnbetriebs. Es ist hier zum erstenmal bei den französischen Bahnen eine Selbständigkeit der Verkehrsverwaltung zu beobachten, vielleicht nach deutschem Vorbild; denn es werden aus dem „Service de l'exploitation", wie die Betriebsabteilung bei den Bahngesellschaften früher und heute wieder bei den Bezirksdirektionen genannt wird, zwei selbständige Verwaltungen geschaffen, nämlich der „Service central du mouvement" (Zentralbetriebsverwaltung) und der „Service commercial" (Verkehrsverwaltung), von dem weiter unten die Rede ist.

Die Personenverkehrsabteilung der Zentralbetriebsverwaltung besorgt das Reisezugfahrplanwesen und stellt die Umlaufspläne für Personen-, Gepäck- und Triebwagen auf. Weiterhin vereinigt sie die internationalen Fragen des Reisezugdienstes, namentlich Fahrplan und Wagenübergang.

Die wichtigste Aufgabe der Güterverkehrsabteilung ist die Verteilung der Güterwagen auf die verschiedenen Bezirke. Neben sämtlichen Fahrplanfragen des Güterverkehrs widmet sie sich besonders dem Wagenübergang und der Zugbildung auf den großen Verschiebebahnhöfen.

Von der Vorschriften- und Sicherungsabteilung gehen die allgemeinen Betriebsvorschriften aus, mit deren Vereinheitlichung sie sich zunächst vornehmlich beschäftigt. Sie hat bei der Planung von Bahnhöfen und neuen Strecken das Signal- und Sicherungswesen zu vertreten; ferner untersucht sie alle Unfälle im Hinblick auf die daraus zu ziehenden Lehren für die Zukunft und erläßt die Anordnungen für die Sicherheit des Betriebs.

Die Betriebskontrollabteilung sieht auf die Beachtung der Vorschriften und Dienstanweisungen und überwacht die Ausgabengebarung im Betrieb.

b) Die maschinentechnische Zentralverwaltung.
(Service central du Matériel.)

Sie hat allgemein die Aufsicht über die ihrem Aufgabengebiet entsprechenden Abteilungen in den Bezirken und sorgt für die Vereinheitlichung in jeder Form. Für einen Teil ihrer Zuständigkeit gab es in dem schon 1919 gegründeten und nach und nach mit erweiterten Vollmachten ausgestatteten Zentralamt für Fahrzeugversuche (Office Central d'études de matériel) einen Vorgänger.

Ihre Zugförderungsabteilung überwacht die Ausnutzung der Betriebsmittel, der Dampflokomotiven, elektrischen Lokomotiven und der Triebwagen und stellt die Pläne auf für ihre Unterhaltung in den Bahnbetriebswerken; sie gibt im Einvernehmen mit der Personalverwaltung Richtlinien für die Dienstpläne des Lokomotivpersonals heraus und behandelt im Verein mit der Zentralbetriebsverwaltung die grundsätzlichen Fragen des Signal- und Sicherungswesens; mit der Zentraleinkaufsverwaltung hält sie für die Brennstoffverteilung und -verwendung die Verbindung aufrecht.

Die Ausbesserungsabteilung befaßt sich mit der Ausbesserung aller Betriebsmittel, seien es Dampflokomotiven oder Triebwagen, Dieseltriebwagen oder Kleinlokomotiven (Traktoren). Sie arbeitet das Arbeits- und Zulaufprogramm für die Bahnausbesserungswerke und die Privatwerke aus und gleicht die Haushaltvoranschläge der Bezirke an dieses Programm an; sie verteilt die im Haushalt vorgesehenen Kredite auf die Bezirke zur weiteren Zuteilung an die Bahnausbesserungswerke. Es liegt ihr weiter ob, soweit die Privatindustrie in

die Ausbesserung der Betriebsmittel eingeschaltet wird, die einschlägigen Verträge technisch vorzubereiten und abzuschließen. Endlich sorgt sie für die gute Zusammenarbeit zwischen der Einkaufsverwaltung und den Dienststellen in den Bezirken, die die Stoffe verbrauchen.

Die Wagenabteilung hat hinsichtlich der Personen- und Güterwagen die gleichen Aufgaben wie die Ausbesserungsabteilung. Sie überwacht außerdem ihre laufende Unterhaltung (regelmäßige Untersuchung, Kleinausbesserung und Reinigung), die für die Betriebsmittel bei der Zugförderungsabteilung liegt. Endlich behandelt sie alle Fragen des Internationalen Wagenübereinkommens (RIV—RIC). Hinsichtlich der Wagenausnutzung hält sie ständig mit der Zentralbetriebsverwaltung Fühlung.

Die Versuchsabteilung beschäftigt sich mit Entwürfen und Versuchen für neu zu beschaffende Fahrzeuge und elektrische Anlagen. Mit der Durchführung der eigentlichen Versuche sind die Bezirke betraut. Die Abteilung der Zentralverwaltung hat auf diesem Gebiet zunächst nur die einheitliche Leitung und verhindert, daß Versuche mit dem gleichen Ziel gleichzeitig in mehreren Bezirken angestellt werden; dann sorgt sie dafür, daß alle Bezirke die Früchte der Versuchsarbeiten des beauftragten Bezirks auswerten können; endlich bewirkt sie eine bessere Ausnutzung des Personals.

Die einzelnen Zweige des Versuchswesens wurden mit dem Ziele einer Spezialisierung wie folgt verteilt:

Der Südostbezirk, der die längsten Strecken des Dampfbetriebs aufweist, befaßt sich mit allen Versuchen über Dampflokomotiven und Tender. Dem Südwestbezirk wurden infolge seiner großen Erfahrungen auf diesem Gebiete die Versuche mit elektrischen Lokomotiven und sämtlichen elektrischen Einrichtungen übertragen. Der Westbezirk hatte schon seit langem dem Triebwagenbetrieb eine starke Förderung angedeihen lassen; deshalb faßt er die Versuche über Triebwagen, elektrische Triebwagen (elektrisierte Strecke Paris—Le Mans!) und Zugmaschinen zusammen. Der Ostbezirk mit dem stärksten internationalen Personen- und Güterwagenaustausch hat die Versuche der Personen- und Güterwagen übernommen. Schließlich liegt dem Nordbezirk die Vereinheitlichung und Angleichung aller Versuche nach Anweisung der Zentralverwaltung ob; es ist seine besondere Aufgabe, dafür zu sorgen, daß bei den verschiedenen Versuchsstellen die von ihm ausgearbeiteten und vorgeschlagenen Normen eingehalten werden; er veranlaßt eine möglichst weitgehende Verwendung von Normstücken bei den Fahrzeugversuchen der Nationalgesellschaft.

Diese verschiedenen Stellen unterstehen dem Bezirksleiter der Maschinenabteilung jedes beteiligten Bezirks; dagegen liegt die technische Aufsicht allein bei dem Leiter der maschinentechnischen Zentralverwaltung, der vom Direktor der Zentralabteilung für Fahrzeugversuche (Versuchsabteilung) unterstützt wird.

Wenn diese Stellen so auf die Bezirke verteilt und nicht in einem einzigen Gebäude vereinigt wurden, so besteht dafür zunächst ein materieller Grund; es wäre schwierig gewesen, genügend große Räumlichkeiten frei zu machen, um das gesamte technische Personal dieser Abteilungen zu fassen. Andererseits erschien es wünschenswert, das Versuchspersonal in unmittelbarer Verbindung mit dem in den Bezirken tätigen Unterhaltungs- und Betriebspersonal zu belassen, so daß die Tätigkeit der mit diesen Arbeiten betrauten Beamten möglichst eng mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb verbunden ist.

Die Versuche, die an schon vorhandenen Fahrzeugen angestellt werden, sind innerhalb der allgemeinen Richtlinien der maschinentechnischen Zentralverwaltung von jedem einzelnen Bezirk für seine Fahrzeuge durchzuführen.

Die allgemeine maschinentechnische Abteilung verfolgt die Ausgaben im Maschinenwesen und stellt Rentabilitätsberechnungen für die einzelnen Fahrzeuggattungen auf. Sie gibt Richtlinien für die Entwürfe neuer Betriebs- und Ausbesserungswerke und sorgt für die einheitliche Beschaffung ihrer technischen und maschinellen Ausrüstung. Ihr obliegt die technische Abnahme dieser Maschinen in den Fabriken und Laboratorien.

Diese Abteilung verwaltet aus dem Personalgebiet das Lehrlingswesen in den Werkstätten und überwacht die Berufsausbildung des Personals; sie beteiligt sich namentlich an der Prüfung der Bewerber für den höheren Maschinendienst. Ferner vereinheitlicht die Abteilung die Verfahren in der Unterhaltung der Betriebsmittel und namentlich das Buchungswesen in den Werkstätten; außerdem gibt sie allgemeine Richtlinien für die Berechnung der Akkordprämien heraus. Ganz allgemein überwacht sie die Lieferung und Verwendung von elektrischem Strom; die Bezugsverträge werden aber von der Einkaufsverwaltung abgeschlossen.

c) Die Zentralbauverwaltung.

(Service central des installations fixes.)

Auf dem Gebiet des Bauwesens sind die Bezirke selbständig in der Verwendung der Haushaltsmittel und der Ausführung der genehmigten Pläne. Sie haben auf eine Vervollkommnung der Arbeitsweise und der

technischen Hilfsmittel hinzuarbeiten; aber wichtige Neuerungen sind der Zentralverwaltung vorher zu unterbreiten.

Die Unterhaltungs- und Neubauabteilung sorgt für eine Vereinheitlichung in der Unterhaltungstechnik der Anlagen und verfolgt ihren Unterhaltungszustand; sie prüft alle Unterhaltungspläne und sie verteilt die Haushaltskredite auf die einzelnen Titel der Betriebsrechnung; des weiteren überwacht sie im Einvernehmen mit der Zentraleinkaufsverwaltung die Lagerbestände für Baustoffe, beschafft aber selbst alle Gleisbaustoffe, wie Schienen, Schwellen und Bettungsmaterial. Sie beschäftigt sich mit technischen Fragen der Schienenfabrikation und der Anlieferung und Unterhaltung der Schwellen. Weiterhin kümmert sie sich unmittelbar um die elektrische Ausrüstung der Sicherheitsanlagen.

Die Planungsabteilung für Neuanlagen arbeitet im Verein mit der Zentralbetriebs- und der maschinentechnischen Verwaltung Anweisungen und Richtlinien für die Bauentwürfe zur Vorlage an den Verwaltungsrat aus. Die Oberbau- und Bauabteilungen der einzelnen Bezirke werden zu der Planung weitgehend herangezogen. Die Abteilung ist bei der Aufstellung der Anlagezuwachsrechnung beteiligt. Bei begonnenen Bauten verfolgt sie die Preisgestaltung und prüft die Vergebungsverträge in technischer Beziehung nach.

Die allgemeine Bauabteilung untersucht bestimmte Einzelfragen für die Gesamtheit der Bezirke, z. B. Wegeübergänge, die Benutzung von Grund und Boden der öffentlichen Hand, typische Pläne für bestimmte Bauten.

d) Die Zentralpersonalverwaltung.

(Service central du Personnel.)

Sie ersetzt namentlich folgende Ausschüsse und Konferenzen der alten Gesellschaften: den Personalausschuß, die Personalunterausschüsse für die drei engeren Betriebsverwaltungen, die Pensionskonferenz, die Freifahrtkonferenz für das Personal, den Unfallverhütungsausschuß, den Unterausschuß für die Vierzigstundenwoche und die Ausschüsse der Bahngesellschaften für die Lehrlingssteuer usw.

Die Personalverwaltungsabteilung arbeitet die allgemeinen Personalvorschriften und die Ausführungsanweisungen dazu aus. Desgleichen gibt sie nach Fühlungnahme mit der Personalvertretung und den Beamtenverbänden die Durchführungsvorschriften zu den Kollektivverträgen heraus. Sie behandelt die Angelegenheiten der bei den Zentralverwaltungen tätigen Beamten mit Ausnahme der Beamten der

Zentralfinanz- und Einkaufsverwaltung, damit diese Verwaltungen ihre wichtigen Kontrollaufgaben unabhängig in der Auswahl und Beförderung ihrer Beamten durchführen können.

Die Personalwirtschaftsabteilung verfolgt die Einstellungen und Beförderungen der Beamten, Angestellten und Arbeiter und überwacht die Anwendung der Arbeitsordnung. Sie ist mit der Führung der Bestandskontrolle beauftragt.

Die Sicherheits- und Sozialabteilung ist federführend für die allgemeine Unfallverhütung, während Einzelfragen von den betreffenden Verwaltungen (z. B. der maschinentechnischen) selbst behandelt werden. Sie sorgt für die ärztliche Betreuung der Betriebsbeamten und beaufsichtigt die Wohlfahrts- und Wohnungspolitik in den Bezirken. Endlich gibt sie die Personalzeitung der Nationalgesellschaft heraus.

Der Leiter der Personalverwaltung beaufsichtigt im Verein mit dem Leiter der Finanzverwaltung die Pensionsabteilung und erledigt alle Angelegenheiten des Eintritts und Ausscheidens der Beamten in die Pensionskasse wie die Festsetzung der endgültigen Pensionssummen.

e) Die Zentralverkehrsverwaltung.

(Service Commercial.)

Sie behandelt alle grundsätzlichen Fragen auf ihrem Gebiet und solche von besonderer Bedeutung für eine allgemeine Lösung.

Der Abteilung für allgemeine Verkehrsangelegenheiten obliegen die Organisations- und Zuständigkeitsfragen; sie gibt nach Anweisung des Verwaltungsrates die Richtlinien für die Tarifpolitik heraus, namentlich für solche Tarifänderungen, die nach Artikel 18 des Gesellschaftsvertrages zur Erhaltung des Haushaltsgleichgewichts erforderlich sind. Sie verfolgt das Verkehrsschrifttum und beschäftigt sich mit sonstigen allgemeinen Verkehrsfragen, wie Festsetzung der Entfernungen, Eröffnung und Schließung von Bahnhöfen, Bahnhofsbezeichnungen, Anschlußverträge usw. Sie verfaßt die Richtlinien für die Betätigung der Eisenbahn außerhalb der Schiene durch Stadtvertretungen, Gepäckträger, Rollfuhr, Zuführung ins Haus auf dem Land usw. Endlich übernimmt sie die grundsätzlichen und wichtigen Fragen der Stand- und Lagergelderstattung.

Die Personenverkehrsabteilung und die Güterverkehrsabteilung behandeln alle Fragen der Verkehrsentwicklung im binnen- und zwischenstaatlichen Verkehr und veranstalten entweder selbst oder durch Vermittlung der Bezirke Verkehrsuntersuchungen von allgemeiner Bedeutung. Sie haben grundsätzlich die Geschäftsführung für alle Tarife, soweit sie nicht rein örtliche Bedeutung haben. Für eine Übergangszeit behalten die Bezirke bis zur Übernahme durch die Zentralverwaltung ihre früheren Zuständigkeiten weiter oder erhalten neue Aufträge zur Bearbeitung; in diesen Fällen erhält der Leiter der betreffenden Unterabteilung des Bezirks seine Anweisungen unmittelbar von der Zentralverwaltung.

In der Abteilung für die Gleichordnung sitzt ein Zentralbeauftragter für die Fragen der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, dem die entsprechenden Beamten der Bezirke für den örtlichen Wirkungskreis unterstellt sind. Auf dem wichtigen Gebiet der Gleichordnung von Schiene und Straße billigt diese Abteilung die Personenverkehrspläne[1] für das gesamte Staatsgebiet; die Bezirke haben diese Pläne vorzubereiten, das Genehmigungsverfahren im technischen Bezirksausschuß (Comité technique départemental) und vor dem zuständigen Generalrat zu verfolgen und die Zentrale dauernd über etwaige Verhandlungsschwierigkeiten zu unterrichten. Nur im technischen Bezirksausschuß der Departements Seine und Seine und Oise (also des Pariser Wohngebietes) übernimmt die Gleichordnungsabteilung der Zentralverwaltung selbst die Vertretung der Nationalgesellschaft. Im Güterverkehr, wo die Verhandlungen der technischen Bezirksausschüsse noch nicht so weit fortgeschritten sind, behandelt diese Abteilung insbesondere allgemeine Richtlinien für die Vorbereitung der Verkehrspläne und die Entschädigungsfragen bei Aufhebung und Einschränkung des Geschäftsbetriebs von Kraftfahrunternehmen (Artikel 20 der Verordnung vom 31. August 1937) und verfolgt die Ausgabe der Genehmigungskarten. Auch auf dem Gebiete der Zusammenarbeit zwischen Bahn und Schiffahrt gibt sie den Bezirken Anweisungen für die Vertretung der Nationalgesellschaft in den verschiedenen örtlichen Ausschüssen.

Die Abteilung für Verkehrswerbung bearbeitet außer der allgemeinen Werbung und dem Werbungshaushalt in Verbindung mit dem Generalsekretariat die Richtlinien für die Bezirks- und Ortswerbung.

[1] Vgl. den Teil der Verordnung vom 31. August 1937 über die Gleichordnung im Beförderungswesen; Heft 2 Jahrg. 1938 dieser Zeitschrift, S. 468 Art. 2, 3 und 17.

f) Die Zentralfinanzverwaltung

(Services financiers.)

Ihre Hauptfinanzabteilung erfaßt folgende Unterabteilungen: In der Unterabteilung für Bankgeschäfte werden die lang- und kurzfristigen Anleihen verwaltet, die flüssigen Mittel angelegt und allgemeine Untersuchungen aus dem Finanzwesen angestellt. Die Unterabteilung für Wertpapiere versieht den Zinsendienst für die Papiere der alten Staatsbahnen von Elsaß und Lothringen und etwa später auszugebende Papiere der Nationalgesellschaft. Die Unterabteilung für Kassen- und Rechnungswesen sorgt für die Buchführung über die Bank- und Wertpapiergeschäfte, die Geldüberweisungen der Bahnhöfe, die Bezahlung der Lieferantenrechnungen, der Steuern und anderen laufenden Zahlungen, kurzum für eine ordentliche Aufzeichnung aller Zahlungsgeschäfte der Finanzverwaltung. Die Hauptkasse nimmt alle Veränderungen an Bar- und Wertpapierkonten und alle Ein- und Auszahlungen am Schalter vor.

Bei der Buchhaltungsabteilung bestehen folgende Unterabteilungen: Die Unterabteilung für die allgemeine Buchhaltung faßt die Sonderbücher zusammen und führt die Bücher für die Gemeinkosten aller Ausgabengattungen der Zentralverwaltungen; sie stimmt die gesamten Rechnungsbücher aufeinander ab und bereitet die jährlichen Abschlußrechnungen vor. Die technische Leitung über die Sonderbuchführung bei den Bezirksdirektionen liegt bei ihr; für bestimmte Direktionen (Südost, Südwest) hat sie sogar selbst die Buchung übernommen. Die Unterabteilung für Rechnungs- und Einnahmekontrolle führt die Sonderbücher für alle Verkehrseinnahmen; sie prüft die Frachten nach und überwacht die Buchführung der Bahnhöfe; endlich stellt sie die Rechnungsbelege für die Bahnhöfe auf und sendet sie diesen zu.

Der Leiter der Finanzverwaltung beaufsichtigt im Einvernehmen mit der Personalverwaltung die Pensionskasse, im besonderen deren Zahlungsanweisungen, ihre Buchführung, die Anlage ihrer Gelder und die Führung der Pensionsakten.

g) Die Zentraleinkaufsverwaltung.

(Service des approvisionnements, commandes et marchés.)

Sie soll den Ankauf der von der Nationalgesellschaft benötigten Stoffe nach und nach vereinigen. In getrennten Abteilungen[1] geschieht

[1] Es sind noch Arbeiten im Gange für eine genaue Aufteilung der Zuständigkeiten unter die Abteilungen.

die Feststellung des Bedarfs, der Abschluß der Kaufverträge und endlich ihre Überprüfung. Nicht in den Zuständigkeitsbereich dieser Verwaltung fällt der Ankauf von Schienen, Schwellen und Bettungsmaterial; außerdem ist die Beschaffung der Versuchsfahrzeuge und gewisser elektrischer Spezialausrüstungen ausgeschlossen, wofür die maschinentechnische Verwaltung zuständig ist. Endlich bleiben die Bauvergebungen bei der Bauverwaltung zusammengefaßt. Es sind fünf Abteilungen vorhanden:

Der Vorratsabteilung obliegt die Vorratshaltung. In ständiger Verbindung mit den technischen Verwaltungen und den Bezirksdirektionen faßt sie den gesamten Bedarf der Bahn und seine einheitliche Befriedigung zusammen; sie verfolgt den Bestand auf allen Haupt- und Nebenlagern und stellt allgemeine Regeln für die Lagerhaltung auf (Beschaffungsplan); namentlich ermittelt sie einen schwankenden Bedarf, um Beschaffungsschwierigkeiten infolge stoßweiser Anforderungen zu verhindern, und untersucht, ob eine Neuverteilung oder Spezialisierung der Lager notwendig ist, damit sie besser ausgenutzt und an die Anforderungen des Betriebes angepaßt werden.

Die Vergebungsabteilung besorgt den eigentlichen Einkauf. Sie setzt sich mit dem Großhandel oder mit den Herstellern im allgemeinen durch Ausschreibung in Verbindung; die Wahl einer freihändigen Vergebung soll die Ausnahme bleiben und muß ausdrücklich begründet werden. Die Abteilung hält ständig Fühlung mit der Herstellungskontrolle (namentlich für die Preisbewilligung) und legt ihre Verträge zur Überwachung der dafür bestimmten Abteilung vor.

Die Abteilung für Herstellungskontrolle überwacht in dem vertraglich vorgesehenen Umfang die Erzeugung der Eisenbahnstoffe in technischer Hinsicht und verfolgt etwaige Lieferfristüberschreitungen. Es ist ferner ihre Aufgabe, die beiden vorher genannten Abteilungen und die technischen Zentralverwaltungen über kaufmännische und technische Fragen zu unterrichten. In gewissen Fällen arbeitet sie nach näherer Angabe der beteiligten Zentralverwaltung die technischen Lieferbedingungen aus und übernimmt etwa notwendig werdende Sonderuntersuchungen.

Die verwaltungsmäßige Aufsicht dieser Abteilung liegt bei dem Leiter der Zentraleinkaufsverwaltung, während sie fachlich unmittelbar

dem Leiter der verantwortlichen technischen Zentralverwaltung untersteht. Die Beamten dieser Abteilung werden im Einvernehmen dieser Leiter untereinander angestellt, ausgebildet und qualifiziert.

Die Brennstoffabteilung hat im Einvernehmen mit der maschinentechnischen Verwaltung und den Bezirken, deren Bedürfnisse sie befriedigt, die Versorgung, den Einkauf und die Abnahme von Brennstoffen in der Hand; sie gibt den Bezirken alle wichtigen Angaben über Beschaffungsmöglichkeiten weiter. Ferner versieht sie den Bezug und den Verkauf elektrischer Energie und sorgt für eine einheitliche Behandlung der Verträge mit den Stromerzeugungswerken; endlich behandelt sie die Fragen der Hochspannungsfernleitungen.

Die Abteilung für Vertragskontrolle stellt einheitliche Regeln für alle Verträge auf und überprüft diese. Sie legt solche Verträge, die eine bestimmte Summe überschreiten, der Beschaffungskommission vor; diese Körperschaft wurde durch Gesetz vom 6. Juli 1933 im Ministerium für Öffentliche Arbeiten eingesetzt. Ihre Zuständigkeit ist durch Artikel 42 des Vertrags erneut erweitert worden. Die Kommission hat binnen acht Tagen ihre Entscheidung bekannt zu geben. Außerdem gehen alle wichtigen Verträge, deren Abschluß dem Verwaltungsrat, Direktionsausschuß oder Generaldirektor vorbehalten ist, durch die Hand dieser Abteilung. Bei weniger wichtigen Verträgen beschränkt sie ihre Nachprüfung auf Stichproben.

Der Aufbau dieser Verwaltung kann erst allmählich geschehen, und so bleiben verschiedene Zuständigkeiten bis auf weiteres noch bei den Bezirken oder anderen Zentralverwaltungen (z. B. die Beschaffung der Bettungsstoffe bei der Zentralbauverwaltung), um später von der Einkaufsverwaltung übernommen zu werden.

h) Die Zentralrationalisierungsverwaltung.

(Service de l'organisation technique.)

Sie setzt sich zusammen 1. aus dem Zentralorganisationsausschuß für den Zusammenschluß und die Vereinheitlichung von Dienstzweigen und die Verbesserungen der Arbeitsmethoden und 2. der Forschungsabteilung; diese arbeitet für den Generaldirektor oder auf Antrag eines Leiters der Zentralverwaltungen das Forschungsprogramm aus, sowohl im Maschinen- wie im Bauwesen. Weiter stellt sie die Selbst-

kosten des Betriebs und den Nutzertrag der größeren Maschinen und Anlagen fest und errichtet eine Bilanz über große Bauarbeiten. Endlich verfolgt sie an Hand der Tageszeitungen und der technischen Zeitschriften den Fortschritt in Frankreich und im Ausland.

Die Unterabteilung für Zeitschriftenwesen sammelt technisches und nichttechnisches Material und verfaßt Rundschreiben über die wichtigsten Ereignisse.

Die Unterabteilung für Statistik faßt alle von den Zentralverwaltungen verlangten statistischen Aufschreibungen zusammen, damit Doppelarbeit vermieden wird; sie arbeitet laufend kurze statistische Angaben für die höheren Stellen aus und legt die Jahresstatistik vor.

Außerdem beschäftigt sich die Rationalisierungsverwaltung im Verein mit dem Haushaltsdienst (des Generalsekretariats) mit der Aufstellung der Betriebs- und Anlagerechnung.

III. Der Aufbau der Bezirksdirektionen.

(Directions régionales.)

Die Generaldirektionen und Direktionen der alten Bahngesellschaften unterstehen heute als Bezirksdirektionen der einheitlichen Leitung der Nationalgesellschaft, verkörpert im Generaldirektor und in den acht Zentralverwaltungen. Sie haben sämtlich ihren Sitz in Paris, nachdem die Netze, die bisher mit der Hauptstadt nicht in Berührung standen[1], mit einem anderen Bezirk verschmolzen wurden. Die Nationalgesellschaft zählt fünf Bezirke, nämlich den Nord-, Ost-, Südost-, Südwest- und Westbezirk. Von der Zuständigkeit der alten Generaldirektionen wurden die Angelegenheiten bei den Zentralverwaltungen zusammengefaßt, bei denen dies zur Sicherstellung einer einheitlichen Leitung der Gesellschaft erforderlich war. Nichtsdestoweniger liegt bei den Bezirksdirektionen noch immer die wesentliche Betriebsführung. So finden sich denn auch im Aufbau jeder Bezirksdirektion die drei eigentlichen Betriebsabteilungen wieder, denen die Zentralverwaltungen eine möglichst große Selbständigkeit lassen. Die Regelung der allgemeinen Verwaltungs-, Personal-, Rechts- und Finanzfragen ist bei den Zentralverwaltungen zusammengefaßt, so daß bei den Bezirksdirektionen außer einem beschränkten Sekretariat nur noch eine Verwaltungsabteilung für die

[1] Die Midi-Bahn schloß schon im August 1933 mit der PO-Bahn eine Betriebsgemeinschaft, während die Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen bis zuletzt selbständig waren.

Regelung der einschlägigen Bezirksangelegenheiten nötig ist, die nicht unmittelbar mit dem Eisenbahnbetrieb zusammenhängen.

Die Verbindung zwischen der Zentrale und den Bezirksdirektionen wird aufrechterhalten durch von Fall zu Fall einberufene Konferenzen unter dem Vorsitz des Leiters der zuständigen Zentralverwaltung.

Die Verwaltungsabteilung (Division administrative) hat im Rahmen der Richtlinien der Zentralpersonalverwaltung die einzelnen Personalakten zu führen. Ferner bearbeitet sie alle Organisationsfragen des Bezirks und die Neuerungen zur Erzielung von Ersparnissen.

Die Betriebsverwaltung (Service de l'exploitation) umfaßt:

1. Die eigentliche Betriebsabteilung; ihr untersteht das Bahnhofs- und Zugpersonal, sie sorgt für die Materialausnutzung und stellt Fahrpläne und Leitungswege im einzelnen auf. Sie ist für Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebs verantwortlich.

2. Die Verkehrsabteilung hält die Verbindung mit den Frachtkunden und den Behörden des Bezirks aufrecht, entscheidet über Streitfälle und Erstattungsanträge in weniger wichtigen Sachen und stellt im Rahmen ihrer Zuständigkeit Untersuchungen über die Verkehrsentwicklung an.

3. Die Forschungsabteilung beschäftigt sich mit allgemeinen Fragen der Verbesserung von Betrieb und Verkehr und des Eisenbahnbaus im allgemeinen.

Der maschinentechnischen Verwaltung (Service du Matériel et de la Traction) gehören an:

1. Die Zugförderungsabteilung; ihr untersteht das Personal der Bahnbetriebswerke; sie sorgt für laufende Unterhaltung des Maschinenparks.

2. Die Fahrzeugabteilung ist mit der Unterhaltung der Personen- und Güterwagen und der Hauptausbesserung an allen Fahrzeugen und Maschinen betraut.

3. Die Versuchsabteilung befaßt sich unter Anleitung der maschinentechnischen Zentralverwaltung mit Fahrzeugverbesserungen für den Bezirk je nach dem ihr obliegenden Fachgebiet.

Die Bauverwaltung (Service de la Voie et des Bâtiments) zählt:

1. Die Unterhaltungsabteilung; sie unterhält die Gleise, Signaleinrichtungen und Hochbauten und sorgt für die Bahnbewachung, namentlich an den Wegübergängen.

2. Die Planungsabteilung stellt Pläne für Bauten und Anlagen des Bezirks nach höherer Anweisung auf und verfolgt die wichtigeren technischen Fragen.

Den Bezirksdirektionen sind in zwei Fällen Unterdirektionen (Sous-Directions) zugeordnet, die bisher die einzigen Anzeichen einer Dezentralisation sind. Die Straßburger Unterdirektion im Ostbezirk soll den besonderen Verhältnissen in Elsaß-Lothringen Rechnung tragen und umfaßt die Strecken des ehemaligen Staatsbahnnetzes der Eisenbahnen von Elsaß und Lothringen. Hier blieb die frühere Organisation im wesentlichen bestehen, abgesehen von den Zuständigkeiten, die, wie das gesamte Finanz- und Beschaffungswesen, bei den Zentralverwaltungen in Paris zusammengezogen sind. Dagegen wurde die Unterdirektion des Südostbezirks in Marseille wegen der zu großen Entfernungen vom Sitz der Bezirksdirektion für reine Betriebsaufgaben gegründet.

Ausblick auf die weitere Entwicklung.

Die Neuordnung im französischen Eisenbahnwesen ist nunmehr bald ein Jahr gültig. Eine Umstellung von solchem Ausmaß bedarf natürlich längerer Zeit, bis sie sich voll auswirken kann. Die neuen finanziellen Bestimmungen taten schon ihre Wirkung, als im Sommer des Jahres infolge des wachsenden Verkehrsschwundes Maßnahmen zur Erhaltung des Gleichgewichts notwendig wurden (vgl. die Einleitung). Ohne die Zwangslage, die der Gesetzesvertrag schafft, dürfte es kaum so schnell gelungen sein, unter Verzicht auf eine neue fühlbare Tariferhöhung den Eisenbahnhaushalt an die Verkehrsverminderung anzupassen. Große Hoffnungen setzt man auch auf die mit der Gründung der Nationalgesellschaft verbundene Neuregelung des Verhältnisses zwischen Schiene und Straße. Auf diesem Gebiet erwartet die Eisenbahn eine Eindämmung des ungleichen Wettbewerbs, den ihr der ungeregelte Personen- und Güterstraßenverkehr in einem so stark motorisierten Lande bereitet, wie Frankreich es schon längere Jahre ist.

Dagegen dürften tatsächliche Ersparnisse durch organisatorische Maßnahmen noch einige Zeit auf sich warten lassen. Den Betriebsstillegungen einzelner Strecken, wie sie bei einer Fusion als Rationalisierungsmaßnahmen vielleicht zu erwarten wären, steht in den meisten Fällen das öffentliche Interesse entgegen[1]. Ein schädlicher Wettbewerb der Bahngesellschaften untereinander war schon seit langem durch Betriebsvereinbarungen vermieden worden; im Gegensatz zu den englischen Verhältnissen gab es in Frankreich kaum Wettbewerbsstrecken, so daß die gefundene Abgrenzung der Einflußgebiete erheblich erleichtert

[1] Die beabsichtigte Stillegung von rund 6000 km Nebenbahnstrecken hat ihre Grundlage in einer Verkehrsteilung mit der Straße.

wurde. Trotzdem waren auch heute noch Betriebsvereinfachungen möglich: Seit dem Winterfahrplan 1938 wurden größere Gebiete zwischen dem Südwest- und dem Westbezirk ausgetauscht; letzterer tritt die Strecken der Vendée und um La Rochelle bis Bordeaux an den Südwestbezirk ab und erhält dafür die Hauptstrecke Tours—Nantes—St. Nazaire. Dadurch ergab sich eine erheblich verbesserte Zugleitung, indem z. B. heute die Züge nach Nantes, statt wie bisher vom Pariser Orsay-Bahnhof über Tours, vom Montparnasse-Bahnhof über Le Mans ihren Weg nehmen. Nicht zu unterschätzen sind ferner die Erleichterungen, die der nunmehr in Fluß gekommene Austausch der Personenwagen zwischen den einzelnen Bezirken für den Spitzenverkehr bedeutet. Endlich wird sich auf die Dauer auch die beabsichtigte Normung der Fahrzeuge und Einzelteile durch ein besseres Arbeiten der Ausbesserungswerke bemerkbar machen.

Aber das alles hat nur mittelbar eine Verminderung der Ausgaben zur Folge, zum mindesten werden sich Ersparnisse erst nach einer längeren Anlaufszeit auf der Ausgabenseite bemerkbar machen können. Die bei den sieben Generaldirektionen der alten Bahngesellschaften frei gewordenen Beamten mußten fast sämtlich von den neuen Zentralverwaltungen übernommen werden; aber es gelang trotz neuer Aufgaben die Vereinheitlichung ohne Personalvermehrung durchzuführen. Man dürfte wohl, wenn der Neuaufbau durchgeführt ist und die Beamten sich eingearbeitet haben, zu einem Abbau der Stellen bei den Zentralverwaltungen schreiten. Aber entgegen den ursprünglichen Absichten scheint man vorerst von der Gründung neuer Unterdirektionen in der Provinz absehen zu wollen.

Der Aufbau der Nationalgesellschaft der französischen Bahnen wird infolge der örtlichen Zusammenballung sämtlicher Bezirksdirektionen und Zentralverwaltungen in der Hauptstadt Paris stark zentralisiert bleiben. Mag auch eine entscheidende, ziffernmäßige Erleichterung der Bilanz in der ersten Zeit noch nicht erreichbar sein, so rechtfertigt sich die Neugründung der Nationalgesellschaft — abgesehen von den bedeutenden Finanzmaßnahmen und der Regelung des Wettbewerbs der Verkehrsmittel — durch die Ersparnisse, die sich schon jetzt infolge der Zusammenfassung der leitenden Organe erkennen lassen.

Kleine Mitteilungen.

Die Deutsche Reichsbahn in den sudetendeutschen Gebieten. Die beiden weltgeschichtlichen Ereignisse in der deutschen Geschichte des Jahres 1938: die Wiedervereinigung Österreichs und die Eingliederung des Sudetenlandes in das Reich, haben ihre Bedeutung zwar zu allererst in nationaler Hinsicht, in der Vollendung Großdeutschlands. Sie haben aber ebenso sehr auch wirtschaftliche Bedeutung. Die trennende Wirkung der Staatsgrenzen war durch die Gegensätze des politischen Systems besonders verschärft worden und hatte zu Absperrungen und Wirtschaftserschwerungen geführt. Nur indem diese wirtschaftlichen Folgen überwunden werden, indem das wirtschaftliche Gleichgewicht im ganzen erweiterten Reich hergestellt wird, können jetzt Österreich und Sudetenland in das neue großdeutsche Wirtschaftsgebiet richtig hineinwachsen. Damit zeigen sich auch die großen Verkehrsaufgaben, die sich aus der neuen Wirtschaftsverflechtung ergeben, und es zeigt sich, wie sehr der Verkehr selbst dazu mithelfen muß, diese wirtschaftliche Vereinigung zu fördern.

Als Organisationsaufgabe war für die Reichsbahn die Übernahme der Österreichischen Bundesbahnen völlig verschieden von der Eingliederung der Staatseisenbahnen in den sudetendeutschen Gebieten. Dort, in Österreich, ein geschlossenes Netz in vollem Betrieb, mit unversehrten Anlagen und allen Fahrzeugen und mit einer vollzähligen Gefolgschaft, die freudig am Aufbau Großdeutschlands mitarbeitet; — hier, im Sudetenland, verödete Teilstrecken, deren Anlagen beschädigt, deren Einrichtungen vielfach zerstört oder beseitigt und deren Fahrzeuge restlos fortgeschleppt waren, deren Personal, namentlich auf den leitenden Posten, verschwunden war, so daß die dem Dienst treu gebliebenen sudetendeutschen Kräfte für sich allein arbeitsunfähig waren und erst neu eingegliedert werden mußten.

So konnte die Übernahme des Betriebs, die Schritt für Schritt zugleich mit der militärischen Besetzung vor sich ging, fürs erste nur in einem beschränkten Ausmaß, nur unter dem Gesichtspunkt der Bedürfnisse der Truppen und nur mit Hilfe aus dem Altreich herbeigezogener Mannschaften und Fahrzeuge ermöglicht werden.

Die Verwaltungsorganisation der Reichsbahn im Sudetenland ist zunächst so aufgebaut, daß die Bezirke der angrenzenden Reichsbahndirektionen über die alten Grenzen hinweg in die sudetendeutschen Gebiete erstreckt wurden: im Norden die Reichsbahndirektionen Oppeln, Breslau und Dresden, im Westen die Reichsbahndirektion Regensburg und im Süden die Reichsbahndirektionen Linz und Wien. Schon alsbald mit der Übernahme des Betriebs wurde die deutsche Ämterorganisation eingeführt (Betriebsämter, Verkehrsämter, Maschinenämter); die Überleitung der Betriebsweise von den tschechischen (früheren österreichi-

schen) Formen auf die in Deutschland übliche Art des Betriebs und der Verwaltung ist auch hier nur nach und nach möglich. Allerdings wird im Sudetenland, wo eine geschlossene Tradition der bisherigen Verwaltung fehlt, manches in der Angliederung in wesentlich kürzeren Fristen vor sich gehen müssen als in Österreich.

Die rechtliche Grundlage für die Übernahme der Eisenbahnen des Sudetenlandes durch die Deutsche Reichsbahn ist durch eine Verordnung des Reichsverkehrsministers und des Reichsministers des Innern vom 19. Oktober 1938 (RGBl. I Seite 1446) geschaffen worden, die zugleich mit der Eingliederung in die Reichsbahnverwaltung auch feststellt, daß die sudetendeutschen Bahnen und ihre Nebenbetriebe, soweit sie als bisher tschechoslowakische Staatsbahnen ins Eigentum des Reichs übergehen, einen Teil des Reichseisenbahnvermögens bilden[1].

Die folgenden runden Zahlen geben ein Bild von der Größe der sudetendeutschen Gebiete und ihren Eisenbahnen:

		Deutsches Reich einschließlich Ostmark	Sudetendeutsche Gebiete	Deutsches Reich einschließlich der sudetendeutschen Gebiete
Gebietsumfang	qkm	555 000	28 000	583 000
Bevölkerungszahl	. .	75 Mio	3,6 Mio	78,6 Mio
Bevölkerung	je qkm	135,1	128,5	134,8

Das Sudetenland ist wirtschaftlich stark mit Industrie und Handel verbunden; fast die Hälfte der Bevölkerung lebt von Betätigung in diesen Zweigen des Wirtschaftslebens. Knapp ein Viertel der Bevölkerung ist in der Land- und Forstwirtschaft tätig.

Das Eisenbahnnetz der sudetendeutschen Gebiete umfaßt

im ganzen rd. 3250 km Eisenbahnen;
davon sind rd. 1690 km Hauptbahnen,
rd. 1560 km Nebenbahnen.

Unter den 1560 km Nebenbahnen sind

rd. 185 km Privatbahnen; von diesen werden
25 km schon bisher von der Deutschen Reichsbahn,
145 km bisher von den Tschechoslowakischen Staatsbahnen, jetzt von der Deutschen Reichsbahn betrieben.
20 km sind reine Privatbahnen (Friedländer Bezirksbahnen).

Das Archiv für Eisenbahnwesen behält sich vor, demnächst in einem besonderen Aufsatz zu schildern, welche Aufgaben der Organisation, der Betriebführung und der Verkehrspolitik sich aus der Bildung des Sudetenlandes und der Eingliederung seiner Bahnen ergeben und wie diese Aufgaben gelöst worden sind oder zu lösen sein werden. *Kittel.*

[1] Die Verordnung ist im Wortlaut abgedruckt auf Seite 1562 dieses Heftes.

Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Rechtsprechung.

Haftpflichtrecht.

Urteil des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 30. Januar 1936 in Sachen der Gl. Feuerversicherungs-A.-G., Klägerin und Revisionsbeklagte, gegen die Deutsche Reichsbahn, vertreten durch die Reichsbahndirektion K., Beklagte und Revisionsklägerin. — VI. 366/35.

Anwendung des § 17 KFG auf Schadensersatzansprüche aus § 25 Pr. Eisenb. Ges. Ein Verschulden der Eisenbahnangestellten ist als ein die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhender Umstand anzusehen.

Tatbestand.

Am 16. Januar 1931 gegen 15½ Uhr wurde ein Personenkraftwagen des Fabrikbesitzers K. aus M.-G. auf der Landstraße N.—K. beim Fahren über die dieselben Orte verbindende Reichsbahnstrecke unweit des Bahnhofs P. von dem nach K. fahrenden fahrplanmäßigen D-Zuge erfaßt und völlig zertrümmert. Die beiden Insassen des Wagens, der Eigentümer und eine Ehefrau P., wurden auf der Stelle getötet. Die Klägerin erhebt aus abgetretenem Recht der Witwe des getöteten Eigentümers, der sie aus dem mit ihm abgeschlossenen Versicherungsvertrage eine Entschädigung für den Verlust des Wagens von 16 650 RM gezahlt hat, eine Teilforderung in zunächst halber Höhe. Das Landgericht hat die Beklagte nach dem Klagantrage verurteilt, der Klägerin 8325 RM nebst Zinsen zu zahlen, und das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision begehrt die Beklagte die Abweisung der Klage. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Das Berufungsgericht verneint die Haftung der Beklagten für den durch ihren diensttuenden Beamten W. der Klägerin (richtig ihrem Rechtsvorgänger) widerrechtlich zugefügten Schaden (§ 831 BGB.), weil der Beklagten der ihr durch Abs. 1 Satz 2 des § 831 offengelassene Nachweis, daß sie bei der Auswahl des W. die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, gelungen sei.

Die Klägerin hat ihre Klage auch auf § 31, 89, 823 BGB. gestützt mit der Behauptung, die verfassungsmäßig berufenen Vertreter der Beklagten hätten es an einer ausreichenden Besetzung des Bahnhofs P. und an ordnungsmäßiger Überwachung der dort tätigen Beamten fehlen lassen. Auch eine Haftung auf Grund dieser Vorschrift verneint das Berufungsgericht, weil die Klägerin kein Verschulden der Beklagten in dieser Richtung bewiesen habe, insbesondere der Bahnhof P. ausreichend besetzt und W. nicht überlastet gewesen sei.

Das Berufungsgericht bejaht aber eine Haftung der Beklagten auf Grund des § 25 des Preuß. Eisenbahn-Ges. vom 3. November 1838, dessen Vorschriften

über den Ersatz von Sachschäden nach Art. 105 EG. z. BGB. unberührt geblieben sind. Es führt aus, die Beklagte könne sich von dieser Haftung nur befreien durch den Nachweis, daß der Schaden auf einen unabwendbaren Zufall oder auf eigenes Verschulden des Geschädigten zurückzuführen sei. Der von der Beklagten behauptete unabwendbare Zufall, das Stehenbleiben des Kraftwagens mitten auf den Schienen infolge Versagens seiner Vorrichtungen, sei durch die Beweisaufnahme widerlegt worden oder, wie an anderer Stelle gesagt wird, sei von der Beklagten nicht bewiesen worden. Die Behauptung aber, daß bei der Entstehung des Schadens eigenes Verschulden des Geschädigten, des K., mitgewirkt habe, sei für erwiesen zu erachten. Dies eigene Verschulden des Geschädigten befreie, so führt das Berufungsgericht weiter aus, die Beklagte nicht von aller Haftung, sondern führe zur Anwendung des § 17 KFG., wonach bei Verursachung des Schadens durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn eine Schadensausgleichung stattzufinden habe.

Die Revision bekämpft die Anwendung des § 17 KFG. als rechtsirrig. Sie meint, gegen die Anwendung spreche vor allem, daß sie zu einer nicht gerechtfertigten Besserstellung der Kraftfahrzeughalter vor den sonstigen durch Sachschaden Geschädigten führe, die bei eigenem Verschulden keine Ansprüche gegen die Bahn hätten, sich insbesondere nicht auf § 254 BGB. berufen könnten. Die Revision bittet deshalb um Nachprüfung der Entscheidung des Senats vom 7. Dezember 1933 (RGZ. Bd. 142 S. 356), die die Anwendbarkeit des § 17 KFG. bejaht hat. Es ist richtig, daß bei Anwendung des § 17 die Kraftfahrzeughalter im Falle ihrer Schädigung durch eine Eisenbahn bessergestellt werden als andere Geschädigte. Aber, wie schon in der erwähnten Entscheidung ausgeführt worden ist, hat der Gesetzgeber offensichtlich durch Einführung der Vorschriften des § 17 Abs. 2 KFG. eine abschließende Neuregelung der Haftung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug für den Fall des Mitwirkens beider Verkehrsmittel bei der Entstehung des Schadens geschaffen. In diese Neuregelung würde es nicht passen, wollte man den bei ihr offenbar maßgebend gewesenen Gesichtspunkt, daß die ursächliche Beteiligung beider Verkehrsmittel bei der Entstehung eines Schadens wegen der Gleichartigkeit der durch sie geschaffenen Gefahren eine einheitliche Regelung erfordere, bei der Verursachung von Sachschaden nicht auch zur Geltung bringen. An der seither von dem erkennenden Senat wiederholt ausgesprochenen Anwendbarkeit des § 17 auf den Schadensersatzanspruch aus § 25 des Preuß. Eisenbahngesetzes ist deshalb festzuhalten.

Auch den weiteren Rügen, mit denen die Revision die Abwägung der beiderseitigen Verursachung durch Betriebsgefahr einerseits und schuldhaftes Handeln andererseits als rechtsirrig hinzustellen sucht, muß der Erfolg versagt werden.

Die Revision meint, es sei rechtsirrtümlich, außer der Erhöhung der von der Beklagten zu vertretenden Betriebsgefahr ihrer Eisenbahn infolge des Offenstehens der Schranken darüber hinaus aus dem Verschulden des W., für das die Bahn nach § 831 BGB. nicht haftet, einen weiteren Grund zur Belastung der Beklagten herzuleiten. Es komme nur darauf an, daß die Schranken beim Herannahen des Wagens offen gewesen seien, und die ganze Erörterung über die besondere Gefährlichkeit des W i e d e r ö f f n e n s durch W. stehe in Widerspruch mit der im Urteil getroffenen Feststellung, daß W. die Schranken überhaupt nicht geschlossen habe. Das angefochtene Urteil führt aus: Die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn sei dadurch erhöht worden, daß W. die Schranken entgegen dem § 46 der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung nicht geschlossen

habe. Die von der Beklagten angeführten Gründe seien nicht geeignet, die Handlungsweise W.s zu rechtfertigen. Darüber hinaus treffe W. ein erhebliches Verschulden. Habe er die Schranken überhaupt nicht geschlossen, so liege darin ohne weiteres eine grobe Pflichtverletzung. Aber auch, wenn er die Schranken bei der Annäherung des Kraftwagens auf Winkzeichen der Insassen wieder geöffnet habe, gelte dasselbe. Das erhebliche Verschulden ihres Angestellten müsse sich die Beklagte als einen die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhenden Umstand zurechnen lassen.

Der gerügte Widerspruch besteht nicht. In dem ersten Teil seiner Entscheidungsgründe hat das Berufungsgericht gesagt, es sei der Schluß gerechtfertigt, daß die Schranken von W. überhaupt nicht geschlossen worden seien; selbst wenn man aber insoweit der Darstellung des W. folgen wollte, sei die Wiederöffnung der Schranken unter den festgestellten Umständen nicht zu rechtfertigen. Wenn das Berufungsgericht danach am Schluß des Urteils auf das unterlassene Schließen der Schranken und das von der Beklagten behauptete Wiederöffnen noch einmal zurückkommt, dann hat es offenbar nicht den an der früheren Stelle als gerechtfertigt bezeichneten Schluß fallen gelassen und die Frage, ob das eine oder das andere richtig sei, offengelassen, sondern es hat mit der Erörterung des Falles eines Wiederöffnens der Schranken nur eine Hilfsbegründung geben wollen, nämlich die Begründung, daß, selbst wenn man in der Frage des Wiederöffnens der Darstellung des W. folgen wollte, doch in jedem Falle eine gleich grobe Pflichtverletzung des W. vorliege. Für diese Pflichtverletzung des W. läßt das Berufungsgericht die Beklagte nicht etwa wie für eigenes Verschulden haften, sondern es sagt dazu nur, daß der Beklagten dies Verschulden ihres Angestellten als ein die Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhender Umstand zuzurechnen sei. Das ist rechtlich nicht zu beanstanden. Denn zu den gesamten Umständen des Falles, von denen der § 17 KFG. die Verpflichtung zum Schadensersatz und den Umfang des zu leistenden Ersatzes abhängig macht, gehört das Verschulden der Angestellten der Eisenbahn ebenso wie gegebenenfalls ein Verschulden eines Angestellten des Kraftfahrzeughalters, und es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats, daß gerade auch die Schwere des dem Angestellten des einen oder des anderen Teiles zur Last fallenden Verschuldens bei der Abwägung nach § 17 unter den zu berücksichtigenden Umständen mitzuberücksichtigen ist (vgl. die schon erwähnte Entscheidung RGZ. Bd. 142, S. 356/368 Schlußsatz). Zu Unrecht bemängelt die Revision den Ausspruch im Urteil, daß die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn an sich schon größer sei als die eines Kraftwagens. Das Berufungsgericht hat damit offenbar nicht eine allgemeingültige Regel aufstellen wollen, sondern nur eine Regel für Fälle der vorliegenden Art (gleichzeitiges Befahren einer Kreuzung der Fahrbahnen von Eisenbahn und Kraftwagen durch diese beiden Verkehrsmittel). Sich zu der Frage zu äußern, ob ein Kraftwagen der vorliegenden Art auf den allgemeinen Verkehrswegen für Außenstehende gefährlicher oder weniger gefährlich ist als eine Eisenbahn, hat dem Berufungsgericht offenbar ferngelegen. Die Annahme, daß in Fällen der vorliegenden Art die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn größer sei als die eines Kraftwagens, enthält keinen Rechtsfehler.

Daß das Berufungsgericht, wie die Revision meint, ein „sehr schweres" Verschulden des Wagenhalters festgestellt habe, ist nicht richtig, und die Würdigung der Schwere des Verschuldens ist Sache der tatrichterlichen Beurteilung,

die in der Revisionsinstanz auf ihre Richtigkeit nicht nachgeprüft werden kann. Das Berufungsgericht sagt, es habe sich nicht feststellen lassen, ob K. oder Frau P. zur Zeit des Unfalls den Wagen gesteuert habe. Weshalb es, wie die Revision meint, davon hätte ausgehen müssen, daß Frau P. keinen Führerschein gehabt habe, ist nicht ersichtlich. Eine Verfahrensrüge ist in der Richtung nicht erhoben worden.

Wenn die Revision meint, das Berufungsgericht habe „nicht genügend" beachtet, daß der Wagen auch beim Offenstehen der Schranken rechtzeitig genug hätte abgebremst werden müssen, um auf kürzeste Entfernung zum Halten gebracht werden zu können, so greift sie unzulässigerweise das Ermessen des Tatrichters an. Daß das Berufungsgericht wesentliche Tatumstände außer Betracht gelassen habe oder daß seine Abwägung aus Rechtsirrtum unzutreffend sei, ist nicht dargetan. In dem Genuß von Alkohol während der Fahrt hat das Berufungsgericht ein Verschulden des K. gesehen. Die Rüge, das Berufungsgericht hätte nicht erwogen, daß der Unfall trotz dem Offenstehen der Schranken vermieden worden wäre, wenn K. seine Sorgfaltspflicht erfüllt hätte, ist durch nichts gerechtfertigt, da das Berufungsgericht die Nichterfüllung dieser Sorgfaltspflicht als ursächlich für den Unfall angesehen hat.

Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Reichsgesetze:

Vom 4. September 1938. Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1149.)

Vom 27. September 1938. Gesetz über die zweiunddreißigste Änderung des Besoldungsgesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1205.)

Vom 27. September 1938. Gesetz zur Änderung des Gaststättengesetzes.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1245.)

Vom 27. September 1938. Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Aufschließung von Wohnsiedlungsgebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1246.)

Vom 1. Oktober 1938. Erlaß des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der sudetendeutschen Gebiete.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1331.)

Verordnungen des Beauftragten für den Vierjahresplan:

Vom 10. Oktober 1938. Verordnung über die Durchführung des Vierjahresplanes in den sudetendeutschen Gebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1392.)

Vom 10. Oktober 1938. Verordnung über die Einführung der Reichsmarkwährung in den sudetendeutschen Gebieten.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1393.)

Verordnungen des Reichsministers des Innern:

Vom 27. August 1938. Zweite Verordnung zur Durchführung der Reichsdienststrafordnung.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1069.)

Vom 5. September 1938. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Einführung der Straßenverkehrs-Ordnung im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1148.)

Vom 28. September 1938. Verordnung über die Einführung reichsrechtlicher Vorschriften auf dem Gebiete des Beamtenrechts im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I. S. 1225.)

Verordnungen des Reichsministers der Justiz:

Vom 6. September 1938. Verordnung über die Prüfung der Reichsbahn-Spar- und -Darlehnskassen im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1156.)

Verordnungen des Reichsverkehrsministers:

Vom 15. August 1938. Verordnung zur Anlage I des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.
(Reichsgesetzblatt II, S. 429.)

Vom 22. August 1938. Umwandlung des Rechtscharakters von Schienenbahnen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 35, S. 166.)

Vom 23. August 1938. Bekanntmachung zu der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste.
(Reichsgesetzblatt II, S. 427.)

Vom 8. September 1938. Verordnung über die Einführung einer neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung.
(Reichsgesetzblatt II, S. 663.)

Vom 15. September 1938. Zweite Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Lande Österreich.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1172.)

Vom 16. September 1938. Dritte Verordnung über die Ausbildung und Prüfung für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst.
(Reichsgesetzblatt I, S. 1183.)

Vom 16. September 1938. Verordnung über die Verwendung alter Frachtbriefvordrucke.
(Reichsgesetzblatt II, S. 805.)

Vom 17. September 1938. Bekanntmachung über die Abänderung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr im wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und den Eisenbahnen verschiedener Staaten.
(Reichsgesetzblatt II, S. 806.)

Vom 17. September 1938. Änderung des Rechtscharakters von Straßenbahnen, nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privatbahnen.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 37, S. 178.)

Vom 20. September 1938. Haftpflichtversicherung nach dem Personenbeförderungsgesetz.
(Reichsverkehrsblatt Nr. 37, S. 178.)

Vom 24. September 1938. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO. —).
(Reichsgesetzblatt I, S. 1198.)

Vom 30. September 1938. Bekanntmachung über die Abänderung der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr im wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und den Eisenbahnen Rumäniens.
(Reichsgesetzblatt II, S. 818.)

Vom 1. Oktober 1938. Verordnung zum Wehrmachttarif für Eisenbahnen.
(Reichsgesetzblatt II, S. 816.)

Amtliches Nachrichtenblatt „Die Reichsbahn" Seite

Verfügungen der Deutschen Reichsbahn:

Vom 5. August 1938. Verdingungsordnung für Bauleistungen Teil C 821

Vom 13. August 1938. Beamten-Unfallfürsorge, hier Unfall auf dem Wege von und nach der Arbeitsstätte . . 889

Vom 16. August 1938. Verzeichnis der Normen-Zementwerke 821

Vom 17. August 1938. Erholungsurlaub der Versorgungsanwärter während der Probedienstleistung 821

Vom 23. August 1938. Geschäftsführende Direktionen für den Druck und die Beschaffung von Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffen 841

Vom 27. August 1938. Reichsbahnabnahmeamt Wien . . 842

Vom 13. September 1938. Geschäftsanweisung für die Dienststellenvorsteher der Reichsbahn 909

Vom 15. September 1938. Reichsbahn-Maschinenämter . . 909

Vom 15. September 1938. Änderung in der Bezirksabgrenzung der Reichsbahndirektionen Hannover und Kassel 909

Vom 20. September 1938. Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen 930

Vom 21. September 1938. Neuabgrenzung der Reichsbahndirektionsbezirke Wien und Linz 930

Vom 23. September 1938. Belastungsannahmen im Hochbau, Verkehrslasten — Schneebelastung und Windlast 930

Vom 27. September 1938. Technische Bestimmungen für Zulassung neuer Bauweisen 953

Vom 29. September 1938. Verleihung von Amtsbezeichnungen an Nichtbeamte der öffentlichen Verwaltungen und Betriebe 953

Verordnung über die Eisenbahnen in den sudetendeutschen Gebieten.

Vom 19. Oktober 1938 (RGBl. I S. 1446).

Auf Grund des Erlasses des Führers und Reichskanzlers über die Verwaltung der sudetendeutschen Gebiete vom 1. Oktober 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 1331) wird im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Finanzen folgendes verordnet:

§ 1.

Nachdem die Deutsche Reichsbahn den Betrieb aller in den sudetendeutschen Gebieten liegenden Eisenbahnen, die bisher von den tschechoslowakischen Staatsbahnen betrieben wurden, und ihrer Nebenbetriebe übernommen hat, werden diese Eisenbahnen und Nebenbetriebe in die Verwaltung der Deutschen Reichsbahn eingegliedert.

§ 2.

Soweit diese Eisenbahnen und ihre Nebenbetriebe in das Eigentum des Deutschen Reichs übergehen, bilden sie einen Teil des Reichseisenbahnvermögens.

Berlin, den 19. Oktober 1938.

Der Reichsverkehrsminister
Dorpmüller

Der Reichsminister des Innern
In Vertretung
Pfundtner

Bücherschau.

Besprechungen.

Wiedenfeld, Dr. Kurt, Geh. Legationsrat, Professor. Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Verlag von Julius Springer, Berlin, 1938. 143 Seiten. Preis 6,— RM.

Der Altmeister der deutschen akademischen Verkehrswissenschaft legt der Öffentlichkeit zusammengefaßt die drei Aufsätze vor, die er in den letzten Jahren im „Archiv für Eisenbahnwesen" und in der „Staatsbank" veröffentlicht hat und die die folgenden drei Fragen behandeln: ob auch ohne Transportmonopol an der Beförderungs- und Tarifpflicht der Eisenbahnen festgehalten werden kann; — wieso die Eisenbahnen als einzige es vermochten, die an sich jedem kapitalistischen Großunternehmen innewohnende Monopoltendenz, deren vollkommener Durchbruch sonst überall an inneren Widerständen scheitert, ihrerseits restlos durchzuführen; — und schließlich, wie die Eisenbahnen überhaupt zu ihrer die Volkswirtschaften ihrer Netzstaaten allenthalben beherrschenden Stellung haben kommen können. Die Aufsätze sind in der damit skizzierten Fragen- und Reihenfolge angeordnet, und das bedeutet die sachliche Umkehrung der Folge, wie sie zeitlich ursprünglich im „Archiv" und in der „Staatsbank" erschienen sind. Das aktuellpolitische Thema steht jetzt an erster Stelle, der vorzüglich betriebswirtschaftlich historisierende Aufsatz steht an zweiter und die volkswirtschaftlich und rein geschichtlich aufgebaute Abhandlung findet sich an dritter Stelle. Auf den ersten Blick befremdlich, aber von innen heraus doch wohl berechtigt: Der Verfasser will eben nicht aktuellpolitisierend die Frage, wie weit das Eisenbahnmonopol gefährdet oder schon beseitigt, wie weit es überhaupt für die Folge noch wünschbar und ob es überhaupt auf heutigem technischen und praktischen Stande haltbar ist, in den alleinigen Mittelpunkt rücken, sondern er gibt uns akademisch seine gesamte verkehrspolitische Weltanschauung, begründet einerseits aus seinem tiefen hochgeschätzten allgemeinen verkehrspolitischen Urteilsvermögen, abgeleitet andererseits dann aber auch aus den engeren tarifwissenschaftlichen und — im dritten Aufsatz — aus den allgemeinen volkswirtschaftlichen Zusammenhängen.

Es ist nun nicht zu leugnen, daß für die bloße Theorie eine Verkehrspolitik, die für gewisse Verkehrsbetriebsformen monopolistische und sozialistische Regelung, für andere Verkehrsarten aber privatkommerzialistische und liberalistische Arbeitsweisen vorsieht, einen Widerspruch in sich darstellt. Aber in der heutigen Praxis wird dieser Widerspruch schon deswegen nicht schwer genommen werden dürfen, weil derselbe Gegensatz in der ganzen altüberkommenen wie neudeutschen Wirtschaftsstruktur sich findet. Im Gegen-

satz zu der radikalen kommunistisch-bolschewistischen Tendenz hat es bisher in allem Staatsgehaben privatwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aufgabenwahrnehmung nebeneinander gegeben; dabei drängte der liberalistische Staat in seiner Übertreibung die volkswirtschaftliche Betätigung auf den berühmten „Nachtwächterdienst" zusammen; umgekehrt weist der moderne nationalsozialistische Wirtschaftsbetrieb dem volkswirtschaftlichen Gebaren den grundsätzlich ersten Rang, die Kompetenz-Kompetenz zu und überläßt dem privatwirtschaftlichen Arbeiten nur die Brocken, die der Staatswirtschaftsbetrieb in eigenem souveränen Ermessen als mehr privatwirtschaftlich geeignet von seinem eigenen Arbeitstische abfallen läßt. Wie diese Abgrenzung nun aber auch im einzelnen gefunden wird: Bei Mischung von volkswirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Betätigung haben alle Völker bislang im Grunde sich wohlgefühlt, jedenfalls so wohlgefühlt, daß die Reaktion gegen den seit einem Jahrhundert ständig irgendwo irgendwie gepredigten ausnahmslosen Kommunismus gedanklich nie verstummt und trotz aller Katastrophen seit Jahrzehnten schon wieder im Wachsen, und insbesondere die russische Wirtschaftseinstellung auf keinem Punkte der Erde praktisch imstande gewesen ist, überzeugte Volksmehrheiten und in deren Folge äußerliche Staatsmacht für sich zu gewinnen. — Die Wahrheit liegt eben in der Mitte, und die beiden mittleren Wirtschaftsarten, die heute im besonderen als west- und zentraleuropäische Wirtschaftskonzeptionen dem Betrachter sich darstellen, sind in den Gedanken der grundsätzlichen Individual- und Sozialwirtschaftsmischung eben doch einander gleich, und nur über die Maße besteht eine Verschiedenheit der Auffassungen, die je nach der praktischen Entwicklung sehr wohl von Tag zu Tag, von Land zu Land und von Fall zu Fall mehr nach links oder mehr nach rechts bedarfsweise Verschiebungen gestattet. — Und so ist es auch in der Verkehrspolitik, und nicht anders ist Wiedenfelds Gesamtanschauung schon seit langem, besonders aber auch in dem neuesten, dem ersten seiner drei hier vorliegenden Kapitel eingestellt. Wie schon in seinem Münsterer Referat vom 25. März 1938 (Heft 14 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar Münster), kommt Wiedenfeld auch hier darauf ab, daß dem Kampfe der Eisenbahn und der Kraftwagenorganisation nur „die Hitze des Preiskampfs fernzuhalten" sei, und daß es zwischen Reichsbahn und Kraftwagen beim „Tasten" zu verbleiben habe, wie im einzelnen innerhalb des Tarifzwangs die Frachten gegeneinander abzupassen sind. Aufgabe der übergeordneten neutralen Staatsstelle bleibe es, für das Fortschreiten des Ausgleichs zu sorgen und beiden Transportmitteln die Möglichkeit weiterer Entfaltung offenzuhalten. — Bei all solcher Parität arbeitet Wiedenfeld aber immer wieder heraus, man solle zwar allen Verkehrsmitteln Raum zur Betätigung gewähren, die Eisenbahn aber als das allein für alle Verkehrsfälle universal voll leistungsfähige Verkehrsmittel sei immer „in dem Vordergrund" zu halten. Diese im Wirtschaftsrang absolut überragende und deswegen zu erhaltende und zu pflegende Stellung der Reichsbahn findet Wiedenfeld, abgesehen vom Technischen, in erster Linie in der „Tariftreue" begründet, die die Eisenbahn den Volksgenossen bewahrt, und unter dieser Tariftreue haben wir Beförde-

rungszwang und Fahrplanzwang, Tarifpflicht und Tarifzwang, im wesentlichen alles das zusammengefaßt zu verstehen, was in dem verschwommenen Begriffe der Gemeinwirtschaftlichkeit so oft die aktuelle Debatte über die Verkehrsmittel beherrscht. Wiedenfeld kommt also zu einer aktuell politischen Beurteilung, die sich vollinhaltlich mit derjenigen der deutschen besonderen Verkehrspflegeorgane und vor allem auch vollinhaltlich mit der Auffassung des Führers in der wahrscheinlich für Generationen grundlegenden Nürnberger Hundertjahr-Eisenbahnrede deckt. Der letzte Satz von Wiedenfelds erstem Kapitel lautet: „Hat die Forderung früher gelautet: staatlicher Tarifzwang über die Eisenbahnen, weil deren Monopol unvermeidlich — so heißt es jetzt: Monopol im Gesamt des Landtransportwesens, weil die Tariftreue der Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben unentbehrlich."

Wiedenfeld hat also das Monopol bei der Eisenbahn als segensreich, ja als für den modernen Staat unentbehrlich erkannt. Die einzelnen Begründungen dieserhalb sind bekannt, und sie brauchen nicht hier nochmals wiederholt zu werden. Besonderes geistiges Eigentum Wiedenfelds aber ist dann im zweiten Kapitel der Nachweis, daß kein anderer Produktions- oder Wirtschaftszweig irgendwo zu wirklich restlosem Monopol gekommen ist und auch nicht kommen k a n n, während gerade bei den Eisenbahnen — gleichgültig, wie die Staatsregierung prinzipiell sich dem Eisenbahnproblem gegenüber einstellt (Staatsbahn oder Privatbahn?) — dieses Monopol immer zum siegreichen Durchbruch kommt und gekommen ist. In dieser Richtung bringen der zweite wie der dritte Aufsatz reichste Ausbeute aus dem ungeheuren Wissens- und Erfahrungsschatze des auf höchster geistiger Höhe stehenden angehenden Siebzigers. Die Geschichte der Standard Oil-Gruppe und der United States Steel Corporation sind dabei dem langjährigen Leser des Archivs noch am ersten aus der unvergeßlichen Feder von der Leyens bekannt. Aber schon von dem wechselnden Schicksal des preußischen allgemeinen Getreidestaffeltarifs in den Jahren 1891—94 sind die Spuren heute fast ganz verwischt. In diesem Sinne werden für jeden Tariffachmann die Seiten 66/67 bzw. 131 des Wiedenfeldschen Buches, wo sowohl im zweiten wie im dritten Kapitel der Staffeltarif und die Gründe seiner Einführung und seiner leider so bald auch schon wieder erfolgten Zurückziehung geschildert sind, eine besondere Delikatesse bilden. Als ausschlaggebend bei dem Beweise der Unmöglichkeit restloser Privatvertrustung für alle anderen Industriezweige und der Zwangsläufigkeit solcher restlosen Monopolisierung für die Eisenbahnen wird aber der von Wiedenfeld besonders ausgebildete Gedanke der Zwei- bzw. Drei-Dimensionalität der Unternehmungen anzusehen sein. Die Eisenbahn ist zweidimensional: sie zieht ihre Linien nur auf der Bodenfläche. Alle anderen gegebenenfalls zu Vertrustung und Monopolisierung neigenden Industriezweige, mag es sich um Kohle, Öl, Kali oder dgl. handeln, sind dreidimensional; in der Dimension der Tiefe sind diese Vorkommen unübersehbar, können immer noch irgendwo irgendwie monopolfreie Güter der gleichen Art auffindbar und gewinnbar sein. Die „chemische Dimension", die synthetische und dergleichen Herstellbarkeit tritt bei diesen anderen typischen Monopolstoffen neuerdings noch hinzu. — Je stärker und rücksichtsloser vom Gewinnstand-

punkt aus ein sogenanntes Monopol dreidimensionaler Güter ausgenutzt wird, um so stärker setzt das Bestreben der einzelnen Privaten und der monopolfremden Völker ein, in der dritten Dimension nach dem gleichen Schatze zu suchen. Und Überraschungen bleiben dann niemals aus; immer ergeben sich neue monopolfreie Möglichkeiten; so bei Kali, so bei Kohle und so bei Öl. — Diese, an sich allerdings nicht mehr verkehrs-, sondern ganz groß volkswirtschaftlichen Gedanken werden bei Wiedenfeld meisterlich vorgetragen und vorzüglich auf praktische Erfahrungen und Belege gestützt. Demgegenüber ist der Verkehr zur Zeit in der Tat noch grundsätzlich nur zweidimensional (obwohl der Luftverkehr allerdings hier schon eine gewisse Bresche eröffnet hat), und als zweidimensional auch r e s t l o s übersehbar. Ein wirkliches Monopol kann sich daher hier bilden; denn alle am demnächst monopolisierten Verkehr beteiligten Bahnen übersehen ihre Stellung und ebenso diejenige ihrer in derselben Fläche arbeitenden Konkurrenten, und so ergibt sich bei ihnen über zunächst verlustreichem Schlagen alsbald die Neigung zu gewinnreichem Vertragen, und damit wieder die Richtigkeit des von Wiedenfeld wiederholt betonten Stephenson-Wortes: Competition is combination.

Daß mit diesem Gedanken der Zwei- bzw. Dreidimensionalität Wiedenfeld in seinem zweiten und dritten Kapitel aber noch lange nicht ausgeschöpft ist, das braucht kaum bemerkt zu werden. Die Gegensätze zwischen Harriman und Hill, zwischen Pierpont Morgan und Vanderbilt sind schon oft dargestellt; ebenso wie die Rolle, die die deutschen Banken erst zur Mitte des vorigen Jahrhunderts im Inlande, und kurz vor dem Weltkrieg im Ausland, besonders in der Türkei, gespielt haben. Aber trotzdem sind die Seiten 122 ff. bei Wiedenfeld nach dieser Richtung eine Zusammenfassung von einer Vielseitigkeit und vor allem von einer Gediegenheit, wie sie zu gewinnen uns Jüngeren ohne das persönliche Erinnern des Alters sicherlich unendliche Mühe machen würde.

Zum Schluß seien nur einige Kleinigkeiten angemerkt, für die übrigens niemand dankbarer sein wird als der Verfasser selbst: Die Auffassung, daß die K-Tarife Kampftarife gegen den eigentlichen Kraftwagenwettbewerb allgemein gewesen wären, wird sicherlich schon bald in der Öffentlichkeit einer Revision unterzogen werden müssen. Wer heute sich die Mühe macht und noch einmal die Sammlung unserer sämtlichen K-Tarife durchblättert, der wird, sofern er nur einigermaßen die deutsche Verkehrsgeographie und -struktur kennt, ohne weiteres sehen, daß diese Tarife zu 99 % Tarife gegen den Werkverkehr und nicht Tarife gegen irgendwelchen gewerbsmäßigen Kraftwagenverkehr waren. Der K 1 begünstigte Bier von Lübz nach Hamburg, der K 2 Getreide von Bremen nach Huchting zum Übergang auf die Kleinbahn, der K 3 Rübenzucker von Rethen nach Bremen, der K 4 Getreide zwischen Heidelberg und Mannheim, der K 5 Zement zwischen Neuhausen und Thayngen, der K 6 frisches Brot von Landshut nach München, der K 7 Druckpapier von Schongau nach München, der K 8 Getreide von Liblar nach Köln-Deutz Hafen, der K 9 Papier von Kriebethal nach Riesa, der K 10 Papier von Golzern nach Riesa, der K 11 Papier von Nerchau nach Riesa usw. usw. Man

sieht, es waren alles Rohstoff- oder Fabrikatetransporte für den Bedarf oder Versand einzelner Fabriken (Mühlen) oder Anschlußverkehrsmittel, und Speditionsgüter finden sich in den K-Tarifen nur in ganz seltenen Fällen (z. B. K 27, K 87, K 148), und so wäre es gar nicht ausgeschlossen gewesen, daß die gewerbliche Kraftwagenorganisation bei weiterer Beibehaltung der K-Tarife sich mit der Reichsbahn sehr wohl gerade auf diese Form, das öffentliche Verkehrsgut den öffentlichen Verkehrsunternehmern zu erhalten, einverständlich gefunden hätte. Jedenfalls hängt die Frage der K-Tarife mit dem Verlust der hochwertigen Güter an den Kraftwagen kaum zusammen. Auch über die akademisch-theoretische Unterscheidung zwischen Zonentarif und Staffeltarif ließe sich im Anschluß an die Lektüre Wiedenfelds vielleicht noch das eine oder andere bemerken: Man wird den Unterschied zwischen Zonentarif und Staffeltarif doch nicht rein zu einer Frage des gröberen oder feineren Entfernungsmaßes sich verflachen lassen dürfen. Der heutige Deutsche Eisenbahn-Gütertarif z. B. hat beim Stückgut schemamäßig dieselben Frachtsätze für 1—9 km, für 10—19 km, für 100—119 km, für 120—139 km, für 500—524 km, für 525—549 km, für 700—749 km, für 750—799 km, für 1000—1099 km usw. Man wird aber bei diesem Tarif, obwohl sich hier die einzelnen Frachtpreisstufen von 9 km Breite bis schließlich 100 km Breite aufspreizen, doch nicht etwa von einem „Zonen"-Tarif mit 9 usw. bis 100 km Tiefe sprechen dürfen. Der Tarif ist ein Staffeltarif nicht nur nach seiner historischen Entstehungsweise, sondern auch nach seiner begrifflichen Einstellung allein auf die Länge! Der Staffeltarif ist — um in Wiedenfeldschen Ausdrucksformen zu bleiben — eindimensional, der Zonentarif hingegen begrifflich zweidimensional. Der Zonentarif betrachtet das Frachtpreisproblem nicht nur in Hinblick auf die Länge, sondern auch auf die Fläche. Der Zonentarif — man denke an das immer wieder in der Verkehrswissenschaft angeführte Beispiel des seinerzeitigen ungarischen Personentarifs um den Zentralpunkt Budapest! — hat als seinen gedanklichen Ausgangspunkt stets einen Mittelpunkt, um den der Gürtel (= Zone) gelegt wird. Ist kein solcher einzelner Mittelpunkt oder sind nicht mehrere solcher zentraler Tarifkristallisationspunkte gegeben, so wird man nicht wohl mit dem Ausdruck „Zonentarif" operieren dürfen.

Es ist eine Freude, mit wirklicher Sammlung dem Buche Wiedenfelds sich hinzugeben. Man kommt dabei in eine Stimmung ernsten Forschens, die einen weit über die buchstäblich von Wiedenfeld angeschnittenen Punkte hinaus in das Ganze des wissenschaftlichen und geistigen Denkens auf dem Verkehrs- und besonders dem Tarifgebiete hineinführt. Fast unzählig sind dann die Anregungen, die einem aus dem Buch Wiedenfelds entgegentreten. Weit über den Kreis der engeren Tarif- und Verkehrsfachleute hinaus sollte dieses Buch von Verkehrs- und Volkswirtschaftlern eingehendst studiert werden.

Dr. W. Spiess.

Wiedenfeld, Kurt, und **Most**, Otto. Fragen der Transportpreisbildung und der Kraftverkehrswirtschaft. Heft 14 der Verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Verkehrs-Seminar an der Westf. Wilhelms-Universität zu Münster i. W. Herausgegeben in Verbindung mit Prof. Dr. Otto Most von Professor Dr. Dr. Paul Berkenkopf. Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlicher Verlag E. V., Münster (Westf.) 1938. 39 S. Preis geh. 1,50 RM.

Wiedenfeld ist den Lesern des Archivs ein bekannter Name durch seine beiden Aufsätze „Die Verkehrsaufgaben zur deutschen Wirtschaftsgestaltung" und „Monopoltendenz und Frachtengestaltung im Eisenbahnwesen", erschienen im Archiv, Jahrgang 1938 S. 551 ff. und 1936 S. 245 ff. Der Name Most ist auch allen Archivlesern vertraut. Denn wer kennt nicht die interessanten Auseinandersetzungen „Seehäfen-Rhein" in der Polemik Giese-Most?

Wiedenfeld legt in seinen Erörterungen dar, daß zwei Tatsachen das Verkehrswesen vor neue Probleme gestellt haben. Das ist einmal die Aufgabe, die Deckung des deutschen Bedarfs auf die heimische Gütergewinnung und Güterfertigung zu stellen, und zweitens der Ausbau des deutschen Land- und Wasserstraßennetzes in einem früher nie geahnten Umfange. Es wird der große Unterschied vor Augen geführt, der in der Transportbedienung zwischen Eisenbahn einerseits und Wasserstraßen- und Kraftwagenverkehr andererseits besteht. Durch die gewaltige Entwicklung des Wasserstraßen- und Landstraßennetzes entsteht der Eisenbahn Gefahr, weiter an ihrer Transportpflicht und Tariftreue festzuhalten. Gerade aber hierauf hat unser ganzes Wirtschaftsleben aufgebaut, d. h. auf der Tatsache, daß jedermann damit rechnen kann und muß, bestimmte Frachtsätze werden von dir wie von jedem anderen unter gleichen Bedingungen erhoben. Der Verfasser weist nach, daß es im Interesse der Reichsbahn, die für unser Wirtschaftsleben so wichtig ist, notwendig ist, von Staats wegen in die Verhältnisse der anderen Verkehrsmittel einzugreifen. Nur müsse das vorsichtig in tastender Weise geschehen. Das Allgemeininteresse, nicht das Eisenbahninteresse verlange, daß für die Eisenbahn die Möglichkeit erhalten bleibe, an der Forderung der Tariftreue nicht rütteln zu lassen.

Es ist für den Eisenbahner erfreulich, auch von Kreisen außerhalb der Eisenbahn eine so verständige Beurteilung des ganzen Wettbewerbsproblems zu finden. Wir Eisenbahner können es nur begrüßen, daß ein Mann wie Wiedenfeld Gelegenheit genommen hat, im Rahmen einer Vortragsreihe diese Gedanken zu entwickeln.

Nicht ganz so freundlich steht der Eisenbahn der zweite Verfasser, Most, gegenüber. Er behandelt einige Teilfragen der Kraftverkehrswirtschaft in besonderem Hinblick auf die Verhältnisse im rheinisch-westfälischen Industriegebiet. Er weist auf die bedeutsamen Änderungen der Gesamtentwicklung hin, wie sie sich namentlich aus dem letzten Erlaß des Reichsverkehrsministers zur Förderung des Güterfernverkehrs vom 2. Februar 1938 ergeben.

In kurzen Zügen erörtert er Fragen des Personenverkehrs und führt aus, daß man den Kraftomnibusverkehr in den Städten überschätzt habe. Anders sei es im Überlandverkehr. Besonders hohe Bedeutung habe er für die Siedlungspolitik. In den Städten sei aber nach wie vor die Straßenbahn leistungsfähiger und wirtschaftlicher. Allerdings habe er sich noch kein abschließendes Urteil bilden können. Der Verfasser hat damit recht. Oft aber entscheidet nicht die wirtschaftlichere und leistungsfähigere Seite. Bei der heutigen Entwicklung des Personen- und Lastkraftwagenverkehrs zeigt sich immer mehr, welches Hindernis, namentlich in engen Straßen, der Straßenbahnverkehr bildet. Das gleiche gilt aber vom Straßenbahnverkehr auf den Landstraßen. Er ist zu unbeweglich durch sein Gebundensein an die Schiene. Hier wird doch die Entwicklung zu einem Ersatz durch Omnibusse und bei starkem Verkehr in den Großstädten zu Untergrundbahnen führen. Berlin ist das beste Beispiel für den Rückgang und die Unbeliebtheit der Straßenbahn. Es sei hier auf die interessante Statistik in dem Aufsatz von Capelle „Zehn Jahre elektrischer Betrieb auf der Berliner S-Bahn" in der Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1938, Seite 611, verwiesen.

Im Güterkraftverkehr dürfe man, meint der Verfasser, bei der Motorisierung neben dem volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt nicht den wehrwirtschaftlichen außer acht lassen.

Bedenklich scheint den Verfasser doch die Erkenntnis zu stimmen, daß nicht nur eine Zusammenarbeit zwischen Wasserstraße und Landstraße stattfindet, sondern neuerdings in teilweise sogar beträchtlichem Maße, so im Gebiet der ostpreußischen und märkischen Wasserstraßen, ein Wettbewerb für die Schiffahrt spürbar ist. Auch bei westdeutschen Kanälen habe man ihm neuerdings vom Wettbewerb berichtet. Es ist erfreulich, daß der Wasserstraßenfreund Most hier die Gefahren richtig erkennt, die nicht nur der Eisenbahn, sondern auch der Schiffahrt bei hemmungsloser Motorisierung drohen.

Most kann es sich nicht versagen, auch an dieser Stelle seine Abneigung gegen den Staffeltarif der Reichsbahn zum Ausdruck zu bringen. Er beruft sich auf Dr. Ahrens. Ich und mit mir wohl alle, die Dr. Ahrens kennen, werden Zweifel hegen, ob Dr. Ahrens die Hilfsstellung geben würde, auf die Most so sicher rechnet. Ahrens ist ein viel zu nüchterner Gütertarifpolitiker, um nicht die gewaltigen Vorteile des Staffeltarifs, und zwar ganz besonders für den Absatz der westdeutschen Industrie, richtig erkannt zu haben. Durch den Anschluß Österreichs aber wird der Staffeltarif noch mehr seine Berechtigung nachweisen. Denn er hätte heute zur Überbrückung der weiten Entfernungen geschaffen werden müssen, wenn nicht schon frühere staatspolitische Notwendigkeiten für seine Einführung gesorgt hätten.

Wertvoll ist die Erkenntnis von Most, daß auch er Bedenken gegen alle Monopolbestrebungen, etwa gar in der Hand des Reichskraftwagenbetriebsverbandes, hegt. Voll zustimmen kann man ihm, wenn er ausführt, daß wir auch die Möglichkeiten einer Zeit berücksichtigen müssen, wo das Verkehrsvolumen vielleicht nicht mehr so wie bisher zunimmt. Dann bekommen die Dinge ein anderes Aussehen, als sie es heute haben. Und damit trifft Most den Kern. Die wirklichen Schwierigkeiten, die die

Motorisierung für die Erhaltung der bisherigen Verkehrsmittel und die Beibehaltung ihrer Preisgestaltung bedeutet, werden sich erst in einer Zeit der Einschrumpfung des Verkehrsvolumens in voller Stärke zeigen.

Diese kurzen Hinweise mögen genügen, um zu zeigen, daß auch die Ausführungen von Most Gedanken bringen, denen man mal gern nachgeht. So klein die hier besprochene Schrift auch ist, so inhaltsreich ist sie auf der anderen Seite, und darum wird es niemand bereuen, der sie zur Hand nimmt, auch wenn er nicht hundertprozentig in allen Punkten zustimmen kann. *Paszkowski.*

Röhl, Dr. Hellmut. Das Recht der Personenbeförderung. Nr. 78 der Sammlung „Arbeiten zum Handels-, Gewerbe- und Landwirtschaftsrecht". 153 Seiten. Ewert'sche Verlagsbuchhandlung, G. Braun, Marburg. 1938. Preis 6 RM.

Die Gliederung des Stoffs ist bei einem Thema wie dem vorliegenden gegeben: Einerseits Zusammenstellung und Vergleich der Rechtsverhältnisse der verschiedenen Verkehrsmittel als Beförderungsunternehmen, anderseits Darstellung und Gegenüberstellung der Rechtslage der Verkehrsnutzer. Das eine ist die verfassungsmäßig-organisatorische Seite, das andere sind die Grundlagen des einzelnen Beförderungsgeschäfts. Der Verfasser, der diese Gliederung zugrunde legt, behandelt in den beiden Hauptabschnitten nacheinander Schienenbahnen (Reichsbahn, Privatbahnen, Kleinbahnen, Straßenbahnen), Kraftfahrzeug- und Fuhrwerksverkehr (darunter Reichspost- und Reichsbahn-Kraftverkehr), Luftverkehr und Schiffsverkehr.

Auf diese Weise ist der gesamte Rechtsstoff des Personenverkehrs in dem Buch enthalten. Der Verfasser hat, was übrigens geradezu Voraussetzung der Brauchbarkeit einer solchen Schrift ist, es verstanden, nur das Wesentliche herauszuheben und die Fülle aller Einzelheiten beiseite zu lassen. Nur so war es auch möglich, dem Leser die Verschiedenheiten der Rechtsordnung bei den einzelnen Verkehrszweigen nahezubringen. Die Gegenüberstellung zeigt z. B. beim Haftpflichtrecht, wie dringend nötig die Fortbildung des Rechts zu größerer Einheit ist. Die Reichsbahn ist dazu berufen, diese Rückständigkeit der Rechtsordnung immer wieder zu betonen, weil sie am meisten darunter leidet: sowohl geographisch, da die gleiche Reichsbahnverwaltung in jedem Landesgebiet nach anderen Gesetzen (z. B. bei Sachschäden) behandelt wird, als auch wirtschaftlich, da das verhältnismäßig alte Haftpflichtgesetz den Haftpflichtigen viel ungünstiger behandelt als die modernen Gesetze für Kraftwagen und Luftfahrt. Der Verfasser zeigt das sehr anschaulich S. 93 bis 97.

Einige Probleme des Eisenbahnrechts, bei denen das Buch besonderen Anlaß zum Nachdenken gibt, mögen hier kurz berührt werden:

1. In einem eigenen Abschnitt (S. 10 ff.) behandelt der Verfasser „Betriebsrecht" und „Betriebspflicht" der Deutschen Reichsbahn. Man sollte für die Reichsbahn diese Ausdrücke lieber ganz vermeiden; denn sie geben einen falschen Eindruck von der Stellung der

Reichsbahn im Reich. Wirtschaftlich, besonders in ihren Finanzen, ist es richtig und sogar nötig, daß die Reichsbahn neben dem Reich steht; deswegen ist sie als „Sondervermögen" bezeichnet und und wird sie wahrscheinlich auch in Zukunft die besondere Rechtsform eines Sondervermögens behalten. Aber in der Verkehrspolitik, in der Führung des Betriebs und im Aufbau der Verwaltung ist die Reichsbahn unmittelbar ein Teil des Reichs. Sie führt den Betrieb als ein Teil der Reichsverwaltung, nicht etwa auf Grund eines Rechts oder einer Pflicht, die sie dem Reich gegenüber hätte. — Man mag in streng juristischer Fortsetzung der Reichsbahn-Gesellschaft, wie der Verfasser es tut, die Deutsche Reichsbahn von heute noch als juristische Person ansehen (mir scheint das nicht notwendig, denn man kann schon das Gesetz vom 10. Februar 1937 so verstehen, daß aus der Reichsbahn-Gesellschaft ein „Sondervermögen" werden sollte). Eins ist sicher: daß die Deutsche Reichsbahn in der neuen Gestalt sich im Laufe der verflossenen 1¾ Jahre in der Praxis restlos zu einem Stück Reichsverwaltung entwickelt hat, von dem man nicht mehr sagen kann, daß es sich um ein selbständiges Rechtssubjekt neben dem Reich handelt. Selbständig geblieben ist die Vermögensverwaltung; das Übrige ist im Reich aufgegangen, und zwar der gesamte Verwaltungsapparat, vom Minister als dem Chef angefangen bis zur kleinsten Dienststelle und bis zu jedem einzelnen Dienstposten. Und diese Verschmelzung der Reichsbahnverwaltung mit dem Reich ist nicht etwa ein freiwilliger Akt der Reichsbahnleitung, sondern dies ist jetzt die auf Reichsgesetz beruhende Verfassung der Reichsbahn. Ein wesentlicher Unterschied gegenüber den allgemeinen Grundsätzen der Reichsverwaltung besteht allerdings: die eigene Verantwortlichkeit des Reichsverkehrsministers als des Generaldirektors und seiner ersten Mitarbeiter (Stellvertretender Generaldirektor und Mitglieder des Vorstands der Deutschen Reichsbahn). Darin liegt eine formelle und materielle Abweichung von der sonstigen Wirtschaftsführung des Reichs, — formell, indem die Reichsbahn nicht im Haushalt des Reichs erscheint, materiell, indem die Grundsätze der Führung des Reichshaushalts (Reichshaushaltsordnung usw.) nicht für die Reichsbahn gelten und indem die sonst vorgesehene Mitwirkung anderer Reichsressorts, namentlich des Reichsfinanzministers, bei der Führung der Reichsbahnwirtschaft teils ganz entfällt, teils auf Mitwirkung bei bestimmten Einzelentscheidungen beschränkt ist. Darin eben liegt das Wesen eines „Sondervermögens des Reichs"; zugleich ist es aber bei dieser Form der Reichsbahnverfassung nicht mehr von Bedeutung, ob die Reichsbahn eine besondere (in jedem Fall dann weithin unselbständige) juristische Person neben dem Reich ist, oder ob man sie nur als selbständiges Sondervermögen betrachtet.

2. Der Verfasser bemerkt (S. 45), daß die Reichsbahn „kein Gewerbebetrieb" ist, weder mit ihrem Kraftwagen- noch mit ihrem Eisenbahnverkehr; für den Eisenbahnverkehr sei das längst allgemein anerkannt. Für den Kraftwagenverkehr ergibt es sich klar aus § 1 des Personenbeförderungsgesetzes vom 4. Dezember 1934 in der Fassung vom 6. Dezember 1937. Darin sind nämlich deutlich gegenübergestellt: 1. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen . . ., 2. die Beförderung

von Personen mit Kraftfahrzeugen durch die Reichspost und durch die Reichsbahn.

In der Tat ist dies auch der Sinn des § 6 der Gewerbeordnung für den staatlichen Eisenbahnbetrieb des Reichs. § 6 GewO. sagt: Die Gewerbeordnung gilt nicht für den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen. Das ist so geschrieben in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts, als es in Preußen und mehreren anderen deutschen Staaten fast nur Privatbahnen gab. Inzwischen kam dann die Verstaatlichung der Privatbahnen in Preußen und in anderen Bundesstaaten. Dadurch änderten sich die Beziehungen der Eisenbahnen zum Gewerberecht von Grund aus. Als Staatsbahnen wurden die Eisenbahnen mit ihrer nun völlig neugestalteten Verfassung aufs engste in die Staatsverwaltung als deren Teil eingegliedert. Damit haben sie zwangsläufig aufgehört, „Gewerbebetrieb" zu sein. Den § 6 GewO. abzuändern, hat man aber übersehen, weil sein Wortlaut praktisch unschädlich war; für die Dienstführung und für die Rechtsanwendung in der Praxis war es ziemlich gleichgültig, ob das Gesetz sagte: Die Gewerbeordnung findet keine Anwendung auf die Staatsbahn, oder: Die Staatsbahn *ist* kein Gewerbebetrieb. Für die Beurteilung der Stellung, die Eisenbahnverwaltung und Eisenbahnbeamte in der Öffentlichkeit einnehmen, ist es aber doch nicht ganz belanglos, ob man eine staatliche Eisenbahn als Staatsverwaltung oder als Gewerbebetrieb ansieht. Deshalb muß auch für die Reichsbahn Wert darauf gelegt werden, daß sie *kein* Gewerbebetrieb ist. Es wird nützlich sein, für das neue Reichsbahngesetz eine Klarstellung in dieser Hinsicht vorzumerken.

3. Der Verfasser behandelt verhältnismäßig eingehend (S. 101 ff.) die Rechtsnatur der *Schlafwagen*beförderung und namentlich die Haftung des Schlafwagenunternehmers. Bei dieser Frage des Eisenbahnrechts gehen die Meinungen noch weit auseinander. Die einen erblicken im Vertrag des Reisenden mit dem Schlafwagenunternehmer einen Beförderungvertrag und im Schlafwagenbetrieb eine „Eisenbahnunternehmung" und wollen das Haftpflichtgesetz dafür gelten lassen. Die anderen sehen den Schlafwagen als eine Art von fahrendem Hotel an und lassen den Schlafwagenunternehmer wie einen Gastwirt haften; wobei übrigens, *wenn* diese Theorien richtig wären, die eine nicht die andere ausschließen würde. Gegenüber der Haftpflichttheorie ist darauf hinzuweisen, daß, wenn jemand durch einen im Eisenbahnzug mitfahrenden Bahnpostwagen oder durch einen Privatgüterwagen verletzt wird, niemand ernstlich daran denkt, die Reichspost oder die betreffende Bierbrauerei nach dem Haftpflichtgesetz zu verklagen. Denn den Fahrbetrieb beeinflußt und leitet allein verantwortlich der Unternehmer der betreffenden Eisenbahn selbst. So erlangt auch der Fahrgast eines Schlafwagens seine Beförderung von Ort zu Ort nie durch einen bloßen Vertrag mit dem Schlafwagenunternehmer. Vielmehr kann er von diesem nur eine qualitativ bessere, nämlich bequemere Art der Beförderung erhalten, *wenn* er zuvor die Beförderung selbst mit der Eisenbahn vereinbart hat; ohne *diese* Vereinbarung würde ihm mit Recht der Zutritt zum Zug und damit zum Schlafwagen versagt werden. Darin zeigt sich das Wesen eines „subsidären" Rechtsgeschäfts des Schlafwagen-

vertrags; er ist nur auf der Grundlage des eigentlichen Transportvertrags denkbar. Und daraus wiederum folgt, daß ein solcher Vertrag sich nicht in eine der allgemeinen Formen des BGB oder des HGB für Verträge pressen läßt; er ist weder Beförderungsvertrag noch Herbergsvertrag, sondern ein Werkvertrag eigener Art, für den allerdings die allgemeinen Gesetzesvorschriften über gegenseitige Verträge und die Haftung daraus gelten, aber weder die über die eisenbahnrechtliche Haftung, noch über die des Gastwirts. — Gerade unsere Zeit mit ihrer freieren Auffassung von der Bindung des Richters an schematische Formen der Rechtsordnung wird dafür Verständnis haben, auch hier die Dinge rechtlich so einzuordnen, wie sie das Leben tatsächlich gibt. — Der Verfasser hält das für unbillig (S. 104). Es ist nicht einzusehen, inwiefern es unbillig und unzureichend sein soll, wenn der Schlafwagenunternehmer für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns und zugleich voll für jedes Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen haftet. Stößt dem Schlafwagenreisenden ein Unfall zu, so haftet die Reichsbahn nach dem Haftpflichtgesetz. Wird ihm ohne Verschulden der Schlafwagenangestellten etwas gestohlen, so erhält er zwar keinen Ersatz; er würde aber genau so wenig Ersatzansprüche gegen die Reichsbahn haben, wenn ihm bei der Reise im gewöhnlichen Abteil dort etwas gestohlen würde. Wenn man die Sachlage allein nach Billigkeit beurteilt, so fehlt eben für die strenge Hotelhaftung im fahrenden Zug die wichtige Voraussetzung der Schutzmöglichkeit: Im Hotel kann der Verkehr Fremder durch Überwachung (Pförtner usw.) verhindert oder überwacht werden. Im Eisenbahnzug (D-Zug) läßt sich ähnliches nicht durchführen, da das Durchgehen durch den Schlafwagen anderen Reisenden des Zugs nicht verwehrt werden darf. Dazu kommt noch, daß die große Mehrzahl der Schlafwagengäste (2. und 3. Klasse) nicht einmal ein Abteil für sich hat.

Wenn wir hier im Rahmen unserer Besprechung eisenbahnrechtliche Fragen in den Vordergrund stellen, darf daraus nicht etwa der Schluß gezogen werden, daß das Röhlsche Buch unverhältnismäßig stark sich mit Eisenbahnfragen befaßt. Der Verfasser behandelt ebenso wie die Eisenbahn auch die anderen Verkehrsmittel, namentlich auch den Luftverkehr. Gerade in der Vielseitigkeit des behandelten Stoffes liegt einer der Vorzüge dieser Schrift: einen guten Überblick zu geben.

Kittel.

Pirath, Dr.-Ing. Carl, o. Professor an der Technischen Hochschule in Stuttgart. Verkehr und Landesplanung. Verlag von W. Kohlhammer, Stuttgart. 1938. 61 Seiten und 11 Abbildungen. Preis 3,90 RM.

Eisenbahnneubauten und große Umbauten müssen sich seit Gründung der Reichsstelle für Raumordnung sowie der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung im Jahre 1935 in die beabsichtigte Neuordnung des deutschen Lebensraums einpassen. Der Verfasser untersucht die besonderen Aufgaben, die dem Verkehr bei dem Aufbau der neuen Raumordnung erwachsen. Er weist dabei praktische Wege, indem er uns über die Kapitel: die Tradition im Verhältnis Verkehr und Landesplanung,

die zukünftige Gestaltung des Verhältnisses Verkehr und Landesplanung, die Verkehrsplanung im Fernverkehr, die Verkehrsplanung im Nahverkehr, zur Betrachtung Süddeutschlands und Württembergs als Beispiel für die Auswertung der besprochenen Gedanken hinführt. Vorweg sei bemerkt, daß die Befugnisse dieser neuen Landesplanungsgemeinschaften, die nun ihrerseits wieder mit der wissenschaftlich eingestellten Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung zusammenarbeiten sollen, zum Zusammenspiel mit den planenden Behörden gebracht werden müssen, ohne daß Verzögerungen und langwierige Auseinandersetzungen entstehen. Es ist im wesentlichen eine Frage der unmittelbar an der Planung beteiligten Dezernenten, wenn man hier nicht den Grund zu einem neuen bürokratischen Hemmnis legen will. Indes, da wir nun einmal aus der vorwiegend rein landwirtschaftlich und kleingewerblich orientierten Wirtschaftsperiode herausgewachsen sind, wir das Fehlen einer Landesplanung in den hinter uns liegenden Jahrzehnten der Industrialisierung bedauernd feststellen müssen und der angerichtete Schaden weder vergrößert noch in dem Zeitalter der Reichsautobahnen, im Zeichen des Vierjahresplanes, der großen Kanalbauten und der Städteerneuerungen gewaltigsten Ausmaßes neuer Schaden angerichtet werden darf, müssen eigennützige Gesichtspunkte oder gar Bequemlichkeitsgedanken in den Hintergrund treten. Die Zusammenarbeit muß sichergestellt werden. Aus einem geschichtlichen Hinweis steuert der Verfasser auf die vier großen Ziele der Raumordnung zu, soweit sie dem Verkehr neue Aufgaben stellen: die Verlagerung und Dezentralisation der Industrie, die Stärkung der Bodenverbundenheit des Menschen, die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft aus dem eigenen Boden, die Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten für den Großstädter, wobei jeweils wehrpolitische Fragen mehr als je in den Vordergrund getreten sind. Damit stehen wir mitten in der Tagesarbeit, für die uns daher das Buch Piraths einen Leitfaden in klarer und kurzer Gedankenanordnung gibt. Im Vordergrund steht die Verkehrsplanung im Fernverkehr. Drei interessante Zahlen gibt hier Pirath: im Fernverkehr Deutschlands beträgt auf 100 qkm die Länge der Landstraßen 57 km, der Eisenbahnen 12,5 km, der Wasserstraßen 2,6 km. Für den Fortgang der Motorisierung ist auch nach Ansicht des Verfassers die besondere Kraftwagenstraße Bedingung. Das Anwachsen des Verkehrs auf den Reichsautobahnen des rheinischen Bezirks bietet ein anschauliches Bild zu dieser Forderung. Dabei kann man kaum behaupten, daß die bisherigen Durchgangsstraßen in ihrer Verkehrsbelastung nachließen oder gar verödet wären; in solchem Tempo steigt die Zahl der Kraftwagen. Der Verfasser kommt dann auf die bevorstehende Umlagerung von Verkehrsströmen zu sprechen, wie sie die neuen Produktionsstätten des Vierjahresplanes voraussichtlich mit sich bringen werden. Ein drastisches Beispiel der Umkehrung der Voll- und Leerläufe im Güterverkehr mit all ihren Folgen im Arbeiter- und Urlauberverkehr erleben wir jetzt beim Bau der Westbefestigungen. Daß man diesen Aufgaben, hier auf kleinem Raume, demnächst in Großdeutschland mit einer bisher in der Eisenbahngeschichte nicht verlangten Wendigkeit und mit einer Steigerung der inneren Leistungsfähigkeit wird begegnen müssen, belegt Pirath mit den uns geläufigen

Gedanken über den erwünschten vollendeteren Ausbau des technischen Apparates. Die Rolle des Kraftwagens bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrs wird nicht zum wenigsten dadurch gekennzeichnet, daß die Reichsbahn im Altreich mit 6000 neuen Güterannahmestellen die Zahl der bedienten Siedlungen von 11 000 Bahnhöfen auf 17 000 erhöht hat bei einer Streckenlänge der Reichsbahn von 56 000 km, ihres Lastkraftwagenliniennetzes von 46 000 km. Daß der Lastwagen in der Zusammenarbeit mit der Binnenwasserstraße eine dezentralisierende Wirkung ausüben wird und eine Verlagerung industrieller Anlagen in weiterer Umgebung von der Wasserstraße möglich macht, mag gelegentlich zutreffen. Im Gebiete der Rheinwasserstraße und der Kanäle stellt man allerdings ein stürmisches Drängen unmittelbar an die Wasserstraße fest. Die Frage der Transportkosten bei weiterem Fortschreiten der Dezentralisation der Industrie ist von Pirath einer interessanten Untersuchung unterzogen worden, indem er feststellte, daß die in Württemberg tatsächlich vorhandenen Transportkosten gegenüber einer Konzentrierung der Industrie in einem Umkreis von 30 km um Stuttgart etwa 10 % höher liegen. Er schließt nun umgekehrt für das Reich, daß die Dezentralisation eine Mehrbelastung von mehr als 10 % nicht erwarten ließe, daß also bei einer durchschnittlichen Belastung der Güter durch Transportkosten von 5—7 % diese allenfalls auf 5,5—7,7 % des Wertes der Güter steigen würden. Ob dieser Durchschnittssatz für das Reich zutreffen mag, wie sich im Einzelfalle die Verhältnisse ungünstiger auswirken, mag dahingestellt bleiben. Betrieblich werden sich jedenfalls erhebliche Verschiebungen ergeben, die wieder mit großen Kapitalaufwendungen verbunden sind, deren Verzinsung eingebracht werden muß. Hinsichtlich der Frage Schiene—Kraftverkehr stellte der Verfasser der Schiene, ausgehend von den amerikanischen Verhältnissen für den Güterverkehr, eine günstige Voraussage, insofern als bei der völlig freien Auswirkung des Kraftverkehrs die Verkehrsleistungen im amerikanischen Güterverkehr zu 90 % auf die öffentlichen und nur zu 10 % auf die nichtöffentlichen Verkehrsmittel fallen. Im Personenverkehr fallen allerdings in Amerika 65 % der kilometrischen Leistungen auf den individuellen Verkehr. Daher muß sich die Raumordnung hier in verstärktem Maße mit den Aufgaben des individuellen Verkehrs befassen, namentlich auch mit den Radfahrwegen. Gegenüber den großen Aufgaben des Fernverkehrs treten die Aufgaben des Nahverkehrs in der Betrachtung etwas zurück, die Frage der Auflockerung der Großstädte aber stellt dafür im Einzelfalle sowohl im öffentlichen Verkehr namentlich in der Tarifgestaltung, in dem Zusammenwirken der öffentlichen Verkehrsmittel, in der Verteilung des Kraftverkehrs nicht minder schwierige Fragen. Es ist für den mit der praktischen Gestaltung der Raumordnung befaßten Verkehrsmann und Ingenieur wichtig, im letzten Kapitel an dem Beispiel Süddeutschland-Württemberg die Anwendung der vorliegenden Gesichtspunkte durchgearbeitet zu sehen. Diese Bearbeitung läßt erkennen, welch eine umfangreiche Vorarbeit zur Beurteilung von Raumordnungsfragen geleistet werden muß. Daher muß die Schrift auch uns Reichsbahnern willkommen sein, um so mehr, als sie das gewaltige Gebiet auf eine so eingeschränkte Seitenzahl glücklich zusammendrängt. *Dr. Remy.*

Dalcke, Dr., Geheimer Ober-Justizrat. Strafrecht und Strafverfahren. Eine Sammlung der wichtigsten Gesetze des Strafrechts und des Strafverfahrens mit Erläuterungen. 30. ergänzte Auflage, besorgt von Dr. E. Fuhrmann, Landgerichtsdirektor in Berlin, Dr. K. Krug, Oberstaatsanwalt im Reichsjustizministerium, und Dr. K. Schäfer, Oberlandesgerichtsrat im Reichsjustizministerium. J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier), München und Berlin 1938. 1608 S., Preis geb. 20,— RM.

Anfang 1938 ist die 29. Auflage der bekannten Dalckeschen Sammlung erschienen. In dem Vorwort zu dieser Auflage heißt es, daß die Verfasser sich mit Rücksicht darauf, daß der Entwurf eines neuen Strafgesetzbuches zur Zeit dem Reichskabinett zur Beschlußfassung vorliege, die Frage vorgelegt hätten, ob es angezeigt sei, unter diesen Umständen eine neue Bearbeitung des „Dalcke" herauszubringen. Sie haben die Frage bejaht. Einmal, weil voraussichtlich zwischen Verkündung des neuen Strafgesetzbuches und seinem Inkrafttreten eine geraume Zeitspanne liegen würde und weil auch nach dem Inkrafttreten des neuen Strafgesetzbuches das jetzt geltende für die unter seiner Herrschaft begangenen Straftaten — also unter Umständen noch auf Jahre hinaus — seine Bedeutung behalten würde. Zum anderen deswegen, weil sonstige umfangreichere Neubearbeitungen des Strafgesetzbuches, die Rechtsprechung und Schrifttum aus neuester Zeit berücksichtigen, nicht vorlagen, die Praxis aber eines solchen Werkes dringend bedürfe. Außerdem lag schon damals eine große Anzahl neu erlassener Nebengesetze vor, die eine neue Herausgabe notwendig erscheinen ließen. Daß trotz der bestehenden Bedenken ein dringendes Bedürfnis für eine Neuausgabe des „Dalcke" in der Praxis tatsächlich bestand, beweist die Tatsache, daß die 29. Auflage in kurzer Zeit vergriffen war. Die Verfasser haben sich schon vor Ablauf eines Jahres zur Ausgabe der 30. Auflage entschließen müssen, die jetzt vorliegt. Diese neueste Auflage entspricht im allgemeinen dem Stand der Gesetzgebung im April 1938. In zwei Nachträgen sind die Gesetze bis Juli 1938 enthalten. Die Erläuterungen sind im allgemeinen gegenüber der 29. Auflage unverändert geblieben.

Der „Dalcke" bietet in seiner jetzigen Form eine umfassende Sammlung der wichtigsten Gesetze des Strafrechtes und des Strafverfahrens. Neben den Hauptgesetzen — Strafgesetzbuch, Gerichtsverfassungsgesetz und Strafprozeßordnung — findet sich eine große Anzahl strafrechtlicher und strafverfahrensrechtlicher Nebengesetze. Die strafrechtlichen Nebengesetze sind eingeteilt in folgende zehn Gruppen: Politische Gesetze, Schutz von Rasse und Erbgut, Schutz der öffentlichen Ordnung, Handels- und Gewerberecht, Wirtschaftsrecht, Arbeits- und Sozialrecht, Steuerrecht, Lebensmittelrecht, Verkehrsrecht und Jagd- und Naturschutzrecht. Einen Begriff von der außerordentlichen Fülle des in der Sammlung enthaltenen Materials gibt die Tatsache, daß in der 30. Auflage mit ihren bis jetzt erschienenen zwei Nachträgen insgesamt etwa 130 Gesetze und Nebengesetze ganz oder auszugsweise enthalten und erläutert sind, und daß das Buch mit Nachträgen insgesamt

1630 Seiten umfaßt. Man kann wohl sagen, daß im „Dalcke" für alle strafrechtlichen Fragen aus den verschiedensten Gebieten die gesetzlichen Unterlagen und vielfach auch Erläuterungen oder zumindest Hinweise auf Schrifttum und Rechtsprechung zu finden sind. Die Erläuterungen, die übersichtlich angeordnet sind und eine schnelle Unterrichtung ermöglichen, geben im allgemeinen in kurzen, klaren Sätzen den wesentlichen Inhalt der zitierten einschlägigen Entscheidungen oder Abhandlungen wieder. Da eine große Anzahl solcher Zitate gegeben ist, ist es dem Leser leicht gemacht, durch Nachlesen der zitierten Stellen sich weiter über einzelne Fragen zu unterrichten.

So wird auch die neue Auflage der Sammlung mit ihrem umfangreichen Material, mit ihrer übersichtlichen Anordnung und ihren guten Erläuterungen dem Praktiker in allen Fällen Rat und Unterrichtung geben. In der Eisenbahnverwaltung war der „Dalcke" von jeher als Handbuch für Strafrecht und Strafverfahren beliebt und verbreitet. Jetzt, wo die Zahl der strafrechtlichen Nebengesetze so angewachsen ist, daß es für den Verwaltungsbeamten, der sich nicht ständig mit Strafrecht zu beschäftigen hat, kaum möglich ist, das ganze Gebiet zu beherrschen, ist die Dalckesche Sammlung als Vademekum gerade für diejenigen, die sich in der Eisenbahnverwaltung mit Fragen aus den verschiedensten Gebieten des Strafrechtes zu befassen haben, unentbehrlich. *Dr. Genest.*

Reinhardt, Fritz, Staatssekretär im Reichsfinanzministerium. Die neuen Steuergesetze. Eine ergänzbare Sammlung der Reichssteuergesetze. 2. erweiterte und veränderte Auflage. Industrieverlag Spaeth und Linde. Berlin-Wien. 1050 Seiten, Preis 12 RM, Preis der Ergänzungsblätter je 4 Rpf.

Die erste Auflage der neuen Steuergesetze ist Ende Oktober 1934 erschienen und in dieser Zeitschrift Jahrgang 1935, S. 247 besprochen worden. Inzwischen sind weitere neue Steuergesetze erschienen, insbesondere durch die Realsteuerreform vom 1. Dezember 1936. Auch sind an den vor Erscheinen der ersten Auflage erlassenen Steuergesetzen manche Änderungen vorgenommen worden. Dem berechtigten Verlangen nach einer zeitgemäßen Sammlung der neuen Steuergesetze hat der Verlag durch die vorliegende zweite Auflage entsprochen. Diese unterscheidet sich von der ersten Auflage dadurch, daß in ihr alle Besitz- und Verkehrssteuergesetze, die sich heute in Kraft befinden, und die Durchführungsverordnungen dazu enthalten sind, und zwar im neuesten Wortlaut mit stichwortartigen Erläuterungen und mit Hinweisen auf die ergangenen Verwaltungserlasse und Reichsfinanzhofentscheidungen; ferner dadurch, daß das Werk in seiner Anlage fortlaufend ergänzbar ist und infolgedessen bei jeder Änderung fortgesetzt ergänzt und so auf dem neuesten Stand gehalten werden kann. Die zweite Auflage ist erheblich umfangreicher geworden als die erste. Sie enthält folgende Steuergesetze mit Durchführungsverordnungen: Aufbringungsgesetz, Beförderungsteuergesetz, Bodenschätzungsgesetz, Bürgersteuergesetz, Einkommensteuergesetz, Erbschaftsteuergesetz, Gewerbesteuergesetz, Grund-

erwerbsteuergesetz, Grundsteuergesetz, Kapitalverkehrsteuergesetz, Körperschaftsteuergesetz, Kraftfahrzeugsteuergesetz, Reichsabgabenordnung, Reichsbewertungsgesetz, Reichsfluchtsteuergesetz, Rennwett- und Lotteriegesetz, Steueranpassungsgesetz, Gesetz über Steuererleichterungen, Umsatzsteuergesetz, Urkundensteuergesetz, Vermögensteuergesetz, Versicherungsteuergesetz, Wechselsteuergesetz, Wehrsteuergesetz und Wirtschaftsgarantiegesetz.

Diese Zusammenfassung aller zur Zeit gültigen Besitz- und Verkehrssteuergesetze in einem Werk und die Tatsache, daß die Sammlung durch die Ergänzungslieferungen stets auf dem laufenden gehalten wird, macht das Buch für jeden, der mit Steuersachen zu tun, außerordentlich wertvoll. Der verhältnismäßig geringe Preis von 12 RM erleichtert die Anschaffung, die auch für die Reichsbahnstellen, die steuerrechtliche Fragen zu bearbeiten haben, sehr empfohlen werden kann. *Dr. Genest.*

Keßler, Dr. Ludwig. Aus den Anfängen der Maschinenfabrik Eßlingen. Emil Keßler, sein Leben und Werk. 92 Seiten. Herausgegeben von der Maschinenfabrik Eßlingen für ihre Gefolgschaft. 1938.

Die vorliegende Schrift schildert in erster Linie den Menschen Emil Keßler. Auszüge aus alten Protokollen, Urkunden, Briefen usw. lassen den Geist jener Zeit unmittelbar vor uns erstehen und geben Einblick in die damaligen Verhältnisse.

Der Verfasser, selbst ein Enkel Emil Keßlers, weist mit Recht im Vorwort darauf hin, daß unsere Zeit wieder Verständnis dafür besitzt, daß Unternehmertum nicht Nutznießung fremder, sondern die rastlose und opferbereite eigene Arbeit bedeutet.

Emil Keßler war eine Gründernatur vom alten Schlage. Zusammen mit seinem Lehrer Meßmer von der Polytechnischen Schule Karlsruhe arbeitet er, 22jährig, an den Entwürfen für die Baumwollspinnerei in Ettlingen und für die Zuckerfabrik in Waghäusl. Bereits mit 24 Jahren beginnt er gemeinsam mit einem Mechaniker den Bau einer Maschinenfabrik Karlsruhe, die von Anfang an seinen Namen trug und aus der 1841 die erste Lokomotive hervorging. Es ist uns nicht verwunderlich, daß in jener Zeit des raschen Ausbaues der ersten großen Eisenbahnlinien und zugleich auch des ersten Aufblühens der Industrie solche Fabriken für Eisenbahnfahrzeuge und Maschinen gute Zeiten hatten. So zögerte auch Emil Keßler nicht, als ihm 1846 im Auftrag der württembergischen Regierung das Anerbieten gemacht wurde, in Eßlingen eine Maschinenfabrik, insbesondere für Lokomotiven und Eisenbahnmaterial, zu errichten. Er ging auf das Angebot ein und wählte die Form einer Aktiengesellschaft, in der er kraft seiner starken Persönlichkeit und seiner überragenden Erfahrung und technischen Kenntnisse von Anfang an unumstritten die Führung hatte. Es ist interessant, schon aus jener Zeit zu erfahren, wie das Für und Wider in der Frage: Kapitalgesellschaft oder Einzelunternehmung? als ein Problem die allgemeine Meinung beschäftigte.

Das Jahr 1848 brachte neben den bekannten politischen auch wirtschaftliche Erschütterungen, die die Keßlerschen Unternehmungen stark berührten: Die Karlsruher Fabrik brach zusammen und ging Emil Keßler verloren; sie wurde mit Hilfe des badischen Staates in eine Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe (A.-G.) umgewandelt, an der Keßler nicht mehr beteiligt war. Die Eßlinger Fabrik hatte ebenfalls schwere Jahre infolge des Rückgangs der Aufträge, der das Schicksal jeder solchen Unternehmung in jeder Wirtschaftskrise ist. Immerhin konnte dort der Zusammenbruch verhütet werden, und es folgten für Emil Keßler bis zu seinem Tod (1867) Jahre, in denen trotz gelegentlicher Rückschläge der Konjunktur das Unternehmen wuchs und wuchs. Aus einer Fabrik, die errichtet war, um die „heimische Produktion Württembergs" gegenüber dem Ausland Baden (!) zu fördern, war ein Unternehmen von Weltruf geworden, das für Italien und Rußland und Britisch-Indien lieferte und auf der Pariser Weltausstellung 1867 seine achthundertste Lokomotive ausstellen konnte. *Th. Kittel.*

Gülde, Hermann. Kommentar zur Straßenverkehrsordnung. II. Auflage 1938, 408 Seiten mit Abbildungen von Verkehrszeichen in Buntdruck, Taschen-Gesetz-Sammlung 164. Verlag: Carl Heymann, Berlin W 8, Mauerstr. 44. Preis 10,— RM.

Der Verfasser setzt im Vorwort zu seinem Kommentar die Gründe und Anlässe auseinander, die zur Neuregelung der bestehenden Verkehrsvorschriften führten, und kommt zu der Feststellung, daß die zum erstenmal — durch die vorausgegangene Reichsstraßen-Verkehrsordnung — im deutschen Straßenverkehrsrecht eingeführten Grundsätze der Verkehrsgemeinschaft und Verkehrszucht auch diesmal die neue Straßen-Verkehrs-Ordnung beherrschen.

Unter Verwendung der Rechtslehre und Rechtsprechung der Jahre seit der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus sind in den Erläuterungen die wesentlichen Leitgedanken klar herausgearbeitet und in guter Übersichtlichkeit — auch in der Druckanordnung — wiedergegeben.

Die Art und Weise der Gegenüberstellung der „Bisherigen Regelung" zu der „Neuen Fassung" erleichtert sehr dem Benutzer des Werkes die Überleitung zum neuen Stoff und dessen Aufnahme.

Im Abschnitt I sind an Gesetzes-Texten aufgenommen:

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 10. August 1937,

Straßenverkehrsordnung — StVO. — vom 13. November 1937,

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO. — vom 13. November 1937,

Verordnung über die Regelung des Straßenverkehrs vom 13. November 1937.

Der Abschnitt II bringt die Erläuterungen zu den oben angeführten Texten und eine Einführung, in der ein kurzer, aber umfassender Überblick über die rechtlichen und geschichtlichen Grundlagen des heutigen Straßenverkehrsrechtes gegeben wird.

In dem als Abschnitt III angefügten Anhang folgen zum Schluß die Texte:

1. Kraftfahrzeuggesetz,
2. Bestimmungen über Warnlichter,
3. Vorläufige Autobahn-Betriebs- und Verkehrsordnung,
4. Ausbildungsverordnung,
5. Sachverständigenverordnung,
6. Gebührenordnung,
7. Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung,
8. Straßenwesengesetz,
9. DurchfVO. zum Straßenwesengesetz,
10. Internationales Abkommen,
11. Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr,
12. Verordnung gegen unbefugten Gebrauch von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.

Sachverzeichnis und Bildanhang vervollständigen den Inhalt des Kommentars.

Auch der jetzt vorliegenden zweiten Auflage des Werkes muß man den Wunsch weitester Verbreitung mit auf den Weg geben.

P. Osten, Berlin.

Neugestaltung von Recht und Wirtschaft. Herausgegeben von C. Schaeffer, Oberlandesgerichtsrat a. D. Verlag W. Kohlhammer, Abt. Schaeffer. Leipzig 1938. Heft 13, I, **Stuckart,** Dr. Wilhelm, Staatssekretär im Reichsministerium des Innern, **Albrecht,** Dr. Wilhelm, Oberregierungsrat a. D., und **Schiedermair,** Regierungsrat im Reichsministerium des Innern. Neues Staatsrecht. 12. durchgesehene und ergänzte Auflage, 176 S., Preis 3,— RM. Heft 14, I, **Stuckart,** Dr. Wilhelm, Staatssekretär im Reichsministerium des Innern, und **Scheerbarth,** Dr. Walter, Oberverwaltungsgerichtsrat. Verwaltungsrecht. 3. durchgesehene und erweiterte Auflage, 91 S., Preis 2,— RM. Heft 14, III, **Göttel,** Dr. Heinrich, Regierungsrat. Steuerrecht. 2. durchgesehene Auflage, 135 S., Preis 3,— RM.

Aus der bekannten Schaefferschen Sammlung liegen drei neue Hefte vor, die auch für die Verwaltungsbeamten der Reichsbahn von wesentlichem Interesse sind: Staatsrecht, Verwaltungsrecht und Steuerrecht. Alle drei Hefte sind nach der bewährten Schaefferschen Lehrmethode abgefaßt und bieten den behandelten Stoff in übersichtlicher und leicht faßbarer Form dar. Sowohl das Staats- und Verwaltungsrecht wie das Steuerrecht sind noch im Fluß und haben noch nicht ihre endgültige Form gewonnen. Um so angenehmer ist es sowohl für den Lernenden als auch für den Praktiker, in den Schaefferschen Heften leicht übersichtliche und knapp zusammenfassende Darstellungen zu

finden, die es ermöglichen, sich über die Grundlagen und die großen Züge der betreffenden Rechtsgebiete schnell und sicher zu unterrichten. Besonders diejenigen, die sich für Prüfungen vorzubereiten oder in die genannten Rechtsgebiete neu einzuarbeiten haben, seien auf die drei Neuerscheinungen empfehlend hingewiesen. *Dr. Genest.*

Koch, Dr. E., Polizeimajor i. R., ehem. Lehrer an der Preußischen Höheren Polizeischule. Feld- und Forstpolizeigesetz, Forstdiebstahlsgesetz, Fischereigesetz, Reichsnaturschutz- und Tierschutzgesetz. Textausgabe mit Erläuterungen und 17 Abbildungen nebst den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen und Erlassen. 5. verbesserte und vermehrte Auflage, Kameradschaft Verlagsgesellschaft Gersbach & Co., Berlin W 35. 193 S., 2,50 RM.

Das Buch enthält die Gesetze, Verordnungen und Erlasse, die auf dem Gebiete des Feld-, Forst-, Fischerei-, Natur- und Tierschutzes ergangen sind, und zwar nach dem Stande vom April 1938. Die Gesetze usw. sind mit kurzen Erläuterungen versehen, in denen die neuesten Entscheidungen der Rechtsprechung berücksichtigt und der Wortlaut etwaiger in den Gesetzen erwähnter Paragraphen anderer Gesetze usw. abgedruckt sind. Das Buch will kein Kommentar sein, sondern eine handliche und übersichtliche Zusammenstellung der für die genannten Gebiete einschlägigen Bestimmungen, und ist in erster Linie für die mit dem Feld- und Forstschutz betrauten Polizeibeamten bestimmt. Da auch die Reichsbahn zahlreiche Berührungspunkte mit den genannten Gebieten hat, ist das Buch auch für sie ein gut brauchbares, praktisches Hilfsmittel. *Dr. Genest.*

Darsow-Müller-Nicolaus, Kommentar zum Luftschutzgesetz und den Durchführungsbestimmungen. Ergänzungsblätter. Verlag C. H. Beck, München/Berlin. 1938.

Auf Bedeutung und Wert eines guten, alle Bestimmungen zusammenfassenden Kommentars für das wichtige und höchst zeitgemäße Gebiet des Luftschutzes haben wir schon in der Besprechung des Kommentars (Archiv 1938 S. 505) hingewiesen. Angesichts der vorliegenden Ergänzungsblätter ist nur zu sagen, daß die besondere Art der Loseblatt-Ausgabe sich zu bewähren scheint. Es ist dem Besitzer des Buchs ohne Mühe möglich, selbst die veralteten Blätter aus- und dafür die (in der vorliegenden Lieferung sind es 33) neuen Blätter einzuheften und so trotz mehrfacher Änderung einzelner Vorschriften wieder eine Ausgabe in der Hand zu haben, die völlig auf dem Laufenden ist. Auch der Preis der Ergänzungsblätter (1,20 RM) ist angemessen. *Kittel.*

Elsners Taschenbuch für den Reichsbahn-Kraftverkehr 1938 (Kraftwagen, V-Triebwagen). 3. Auflage, 463 Seiten. Verlag Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin S 42, Oranienstraße 140-142. Geh. 2,50 RM, geb. 3,50 RM.

Die erste Auflage dieses Taschenbuches erschien im Jahre 1936, wohl nicht aus dem Gedanken heraus, den beiden bereits vorhandenen und seit vielen Jahren beliebten „Taschenbüchern des Bautechnischen Eisenbahndienstes" und „des Werkstätten- und Betriebsdienstes bei der Deutschen Reichsbahn", ein weiteres hinzuzufügen, sondern vielmehr aus der Notwendigkeit, dem jungen und daher noch im Aufbau begriffenen Sondergebiet der Deutschen Reichsbahn ein gleichartiges Sammelwerk zu geben.

Der vorliegende 3. Jahrgang kann gleich den vorausgegangenen ebenfalls den Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Der gesamte Inhalt ist auf den neuesten Stand gebracht. Die Abschnitte: „Die Verbrennungsmotoren der Kraftwagen (einschl. Zubehör)", „Die Kraftwagenbremsen" wurden erweitert. Auch „Die Kraftfahrzeugbereifung" erhält — entsprechend ihrer Bedeutung im Rahmen des Vierjahresplanes — die notwendige Beachtung.

Die neue Straßenverkehrsordnung wurde im vollständigen Text aufgenommen; die wichtigsten Änderungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung gegenüber den früheren Bestimmungen sind kurzgefaßt wiedergegeben.

Mit den Bestimmungen über „die Aufwandsentschädigungen des Kraftwagenpersonals" Schritt zu halten, ist zur Zeit nicht ganz einfach, da sie allzu häufigen Änderungen unterworfen sind.

Ein „Allgemeiner technischer Teil" ist erstmalig angefügt, der auf rd. 50 Seiten alles Wissenswerte über: Maße, Gewichte usw., aus dem Gebiete der Wärme und Verbrennung, der Elektrotechnik, der Beleuchtung und aus dem elektrischen Zugbetrieb bringt.

Wie bisher, so sind auch diesmal die noch gültigen Abschnitte der früheren Jahrgänge im Inhaltsverzeichnis aufgeführt, so daß auf diese Weise die Vollständigkeit gewahrt bleibt, ohne die Gefahr der Unhandlichkeit zu haben.

Da begreiflicherweise — mit fortschreitender Motorisierung des Reichsbahnkraftverkehrs — auch der Inhalt eines Taschenbuches sich auswachsen wird, so erhebt sich die Frage, ob in weiterer Zukunft eine Aufteilung des Stoffes in die beiden Gruppen: Straßenkraftfahrzeuge und V-Triebwagen, Kleinlokomotiven, erforderlich wird.

Dem neu erschienenen „Taschenbuch" darf man auf Grund seines vorzüglichen Inhaltes und der guten Ausstattung weiteste Verbreitung wünschen. *P. Osten, Berlin.*

Reichsautobahnführer 2. Reichsautobahn Berlin—Leipzig—Halle—Nürnberg—München. 70 Seiten. 36 Abbildungen. Verlag: Volk und Reich G. m. b. H., Berlin W 9, Potsdamer Str. 18. Preis: 2,50 RM.

Der Verlag Volk und Reich gibt im Auftrage des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen einen Reichsautobahnführer heraus, um die neuen Straßen des Führers allen Benutzern in Wort, Bild und Karte zu erschließen. Der soeben erschienene 2. Band behandelt die Strecke Leipzig—Halle bis Nürnberg. Er unterrichtet uns über alles Wissenswerte der schönen Landschaften Thüringens und Frankens, die wir auf dem Wege von der Reichsmessestadt zur Stadt der Reichsparteitage durchfahren. Eine Reihe recht gelungener Bilder unterstützt die Schilderung. Wer die Landschaften noch näher kennenlernen will, wird in dem Bande noch beachtenswerte Vorschläge für Landschaftsrundfahrten finden, die ihn von der Autobahn in die grünen Wälder Thüringens und Frankens führen. Darüber hinaus enthält der Band noch Ratschläge für das richtige Fahren auf den Reichsautobahnen, er gibt ferner Aufschluß, wo der Kraftfahrer links und rechts der Strecke Unterkunft finden und seinen Bedarf decken kann. Zwei beigegebene Streckenkarten im Maßstabe 1 : 200 000 erleichtern die Reiseplanung.

Die Beschaffung des auch äußerlich gut ausgestalteten Bandes kann jedem Benutzer der Reichsautobahnen wärmstens empfohlen werden.

Dr. Jahnke.

Stahl im Hochbau. Taschenbuch für Entwurf, Berechnung und Ausführung von Stahlbauten. Mit Unterstützung durch den Stahlwerks-Verband, Düsseldorf, und Deutschen Stahlbau-Verband, Berlin, herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenhüttenleute, Düsseldorf. 10. Auflage, Juli 1938. 770 Seiten mit über 2000 Textabbildungen. Verlag Stahleisen m. b. H., Düsseldorf. Preis 12,— RM.

Seit dem Jahre 1925, in dem die 9. Auflage des Taschenbuches erschien, ist die Entwicklung auf allen mit dem Stahlhochbau zusammenhängenden Gebieten des Bauwesens rasch fortgeschritten. Diese Entwicklung und insbesondere die Änderungen und Ergänzungen der bestehenden amtlichen und sonstigen Bemessungsvorschriften und die Herausgabe neuer amtlicher Bestimmungen erforderten eine durchgreifende Neubearbeitung fast aller Abschnitte dieses heute in der Fachwelt unentbehrlichen Nachschlagewerkes. Es ist im Rahmen einer Buchbesprechung nicht möglich, den reichen Inhalt dieses Handbuches zu kennzeichnen; selbst die vollständige Aufzählung auch nur der Neuerungen der 10. Auflage würde diesen Rahmen überschreiten. Im folgenden sollen daher nur die wichtigsten Ergänzungen aufgeführt werden. Die Vielseitigkeit dieses Taschenbuches, dessen Titel den reichen Inhalt nicht voll erkennen läßt, kann damit nur angedeutet werden.

In dem wichtigen Abschnitt „Grundlagen für die Bemessung von Hoch- und Stahlbauten" wurden berücksichtigt und teils auszugsweise, teils wörtlich wiedergegeben die einschlägigen neuen Din-Vorschriften, die neuen Bestimmungen über Schneebelastung, die neuen Berechnungsgrundlagen für Stahl im Hochbau, für Bauteile aus künstlichen und natürlichen Steinen und für Stahlbauteile von Kranen und Kranbahnen, die Berechnungsvorschriften für stählerne Masten der Starkstrom-Freileitungen, die Technischen Lieferbedingungen der Deutschen Reichsbahn für St 52, die Vorschriften über die Beulsicherheit der Stegbleche und die Grundsätze für die statische Berechnung der Fördergerüste, die Verordnungen betr. Einschränkung der Verwendung von Eisen und Stahl zu Bauzwecken und die Richtlinien für Einsparungsmöglichkeiten im Sinne des Vierjahresplanes. Ferner sind die Änderungen der Bestimmungen für die Ausführung von Bauwerken aus Eisenbeton (insbesondere für Steineisendecken) sowie der Vorschriften über den hochwertigen Betonstahl wiedergegeben.

Auf Grund der neuen Bestimmungen wurden sämtliche Tafeln, soweit nötig, umgerechnet, z. B. die Bemessungstafeln für rechteckige Eisenbetonquerschnitte unter Zugrundelegung der erhöhten Spannungen für Stahl und Beton, die Bemessungstafeln für Fenster-, Tür- und Wangenträger für die erhöhte Stahlspannung von 1600 kg/qcm und die Tafeln für Baustützen nach den neuen Vorschriften für die Berechnung mehrteiliger Druckstäbe. Die Biegetragfähigkeitstafeln der I-Träger wurden den neuen Bestimmungen über die zulässigen Durchbiegungen angepaßt. Neue Tafeln wurden u. a. aufgestellt für Stegverlaschungen und für biegefest genietete Stoßverbindungen von Breitflanschträgern.

Die Angaben über Baustahlgewebe, Benzingergeflecht, Streckmetall und die verschiedenen Betonsonderstähle sind auf den neuesten Stand gebracht und auch die zahlreichen neueren Erkenntnisse auf dem Gebiete des Schweißens von Stahlbauten wurden berücksichtigt.

Das Taschenbuch kann ohne Übertreibung als d a s Hilfsbuch im Stahlhochbau bezeichnet werden. Alles, was nur irgendwie mit diesem Gebiet zusammenhängt, findet der Leser in diesem Nachschlagewerk in unübertrefflicher Vollständigkeit und Zuverlässigkeit. Besonders wertvoll sind die in der neuen Auflage wiederum stark vermehrten Hinweise auf das Schrifttum, die zur Verwertung neuerer einschlägiger Veröffentlichungen anregen sollen, und die genauen Angaben der Erlasse und Verordnungen, mit denen die einzelnen Bestimmungen, Verordnungen und Änderungen eingeführt worden sind. Bei der heute fast unübersehbar gewordenen Zahl von Vorschriften, ihren Abänderungen und Ergänzungen sind diese Angaben für den im Berufsleben Stehenden von größtem Nutzen. Das Werk ist für alle Fachleute, Baumeister, Architekten, beratende Ingenieure, Stahlbauanstalten, Bau- und Prüfbehörden als Hilfsbuch und Nachschlagewerk schlechthin unentbehrlich. Angesichts des reichen, mit größter Mühe und Sorgfalt zusammengestellten Inhalts und der guten Ausstattung ist der Preis von 12,— RM wirklich bescheiden zu nennen. *Ernst, Berlin.*

Brückner, Kurt, Reichsbahnbauassessor. Stählerne Brücken. Selbstunterrichtsbriefe System Karnack-Hachfeld. Herausgegeben vom Rustinschen Lehrinstitut Abteilung für Technik. Brief 1 und 2. Verlag Bonnes und Hachfeld, Potsdam.

Die vorliegenden ersten beiden Hefte der Selbstunterrichtsbriefe behandeln die einschlägigen amtlichen Vorschriften, die Hauptteile eines stählernen Überbaues, das Wesen der vollwandigen und gegliederten Träger, die Einteilung der Hauptträger nach ihrer Auflagerung, die Querschnittsanordnung und die Belastung der Brücken, den Baustoff Stahl, die Verbindungsmittel und ihre Berechnung und die Ausbildung und Berechnung von genieteten und geschweißten Blechträgern. Dabei werden die Lehrhefte über Mathematik, Festigkeitslehre, Statik und die Einführung in den Eisenbau und Brückenbau als bekannt vorausgesetzt. Dem Zwecke der Briefe entsprechend wird am Schlusse der einzelnen Abschnitte ihr Inhalt kurz noch einmal zusammengefaßt und der vorgetragene Stoff durch Fragen und Antworten nochmals besprochen.

Da der Inhalt der folgenden Briefe und die Gesamtanordnung des Stoffes nicht bekannt sind, kann man kein endgültiges Urteil darüber abgeben, ob der von den Herausgebern erstrebte Zweck, dem Leser, der diese Briefe zum Selbstunterricht benutzt, die dem Ausbildungsplan der höheren technischen Lehranstalten entsprechenden Kenntnisse auf dem Gebiet des Entwurfs und der Berechnung stählerner Brücken zu vermitteln, erreicht wird. Schon beim Lesen der beiden ersten Briefe erscheint es aber zweifelhaft, ob die Gliederung des Stoffes zweckmäßig ist. Beispielsweise würden die Ausführungen über den Baustoff Stahl, die zwischen Abhandlungen über die Querschnittsanordnung und über die Belastung der Brücken stehen, wohl besser an anderer Stelle gebracht. Ferner findet man so elementare Dinge wie die Einteilung der Hauptträger nach ihrer Auflagerung, die schon bei der als bekannt vorausgesetzten Einführung in den Brückenbau behandelt werden müßten, neben dem schwierigen Problem der Berechnung der Beulsicherheit der Stegbleche von vollwandigen Trägern.

Abgesehen von diesem Einwand hinsichtlich der Gliederung des Stoffes ist festzustellen, daß der Verfasser die gewiß nicht leichte Aufgabe, in einem bestimmten Rahmen auf sehr gedrängtem Raume das Wesentlichste aus dem großen Gebiete der stählernen Brücken mitzuteilen, mit Geschick und umfassender Sachkenntnis gelöst hat. Der Text und die gut gewählten klaren Abbildungen und Beispiele berücksichtigen den neuesten Stand auf dem Gebiete des Stahlbrückenbaues.

Ernst, Berlin.

Zimmermann-Boddrich. Einführung in die Dinormen. Herausgegeben vom Deutschen Ausschuß für Technisches Schulwesen (Datsch) E. V. Verlag B. G. Teubner, Leipzig C 1. 216 Seiten, 435 Abbildungen. Preis kartoniert 3,20 RM.

Die 6. Auflage des Buches, von dem bisher mehr als 25 000 Stücke ihren Weg in die Praxis gefunden haben, bringt einen Überblick über die

Ergebnisse der großen Deutschen Normungsarbeit nach dem neuesten Stand. Naturgemäß können im Rahmen eines solchen Buches nicht sämtliche bisher erschienenen rd. 6300 Normenblätter behandelt werden. Eine vollständige Zusammenstellung aller bisher veröffentlichten Normenblätter bietet nur das Normblattverzeichnis, das in bestimmten Zeitabschnitten im Beuth-Vertrieb G. m. b. H., Berlin, erscheint. Nach einer sehr lesenswerten Einleitung über die Entwicklung der Deutschen Normen und ihre Bedeutung für das praktische Leben, die insbesondere auch aus den Zahlenangaben über die durch die Normung erzielten Ersparnisse hervorgeht, werden die wichtigsten Normenblätter aus den drei Hauptgebieten der Normung, der Grundnormen, der Werkstoffnormen und der Maßnormen, an Hand von zahlreichen Tafeln und Zeichnungen erläutert. Im ersten Abschnitt wird der Leser in die allgemeinen Grundnormen eingeführt, z. B. in die Normen über Einheiten, mathematische und Formelzeichen, Zeichen für Festigkeitsberechnungen, für Form- und Stabstahl und für Bleche, dann in die technischen Grundnormen, beispielsweise die Normen über Zahlen, Normaldurchmesser, Kegel, Rundungen und die Normung der Papierformate, ferner in die Zeichnungs- und Passungsnormen, wobei auch die sich immer mehr einbürgernden internationalen Passungen, die sogenannten ISA-Passungen, behandelt werden, und in die wichtigen Gewindenormen. Der zweite Abschnitt gibt einen Überblick über die Werkstoffnormen für Stahl und Eisen und für Nichteisen-Metalle und über die Normen für die Werkstoffprüfung. Hier wurde auch die im Zuge des Vierjahresplans erfolgte weitere Umstellung der Werkstoffnormen auf Heimstoffe und solche mit möglichst geringem Sparbeiwert — Einsparung von devisenabhängigen Werkstoffen — berücksichtigt. Beispielsweise wurden neu aufgenommen Normen über Chrom- und Chrommolybdänstahl im Austausch gegen Nickel- und Chromnickelstahl, weiter die Umstellnormen über zinnarme Weißmetalle und ähnliche Legierungen für Gleitlager und Gleitflächen, ferner die Umstellnorm: Austausch der Zinnbronze gegen Sonderbronze, Sondermessing und andere Werkstoffe (Entwurf), dann die Magnesium- und Spritzgußlegierungen, Aluminiumbronze und Bleibronze. Der umfangreiche Abschnitt über die Maßnormen enthält Erläuterungen der Normen für Paßstifte, Nieten, Schrauben, Muttern und Zubehör, für Bolzen, Keile, Zahnräder, Transmissionen, Wälzlager und Bedienungselemente wie Griffe und Handräder. Den Schluß des Buches bilden neu aufgenommene Ausführungen über die Normung in der Elektrotechnik und kurze Hinweise auf die Bedeutung und den Inhalt der Baunormung und die Bedeutung der Normung für die Textilwirtschaft. Ein Anhang bringt eine Zusammenstellung weiterer Bücher über Normung, insbesondere der Din-Bücher und Din-Taschenbücher, eine Statistik der bisher erschienenen Normblätter getrennt nach den Hauptgebieten der Normung und ein Stichwortverzeichnis.

Das Ziel der ganzen Normungsarbeit sind Ersparnisse an Stoff, Arbeit, Zeit und Geld im Sinne einer gesunden Entwicklung der Volkswirtschaft, die heute im Zeichen des Vierjahresplans noch mehr als bisher im Vordergrund aller Arbeit stehen müssen. Die Normen müssen Gemeingut aller Schaffenden werden, und kein Buch ist geeigneter als das vor-

liegende, um den Leser in die Normungsarbeit einzuführen und ihm ihre Bedeutung klarzumachen. Das Buch wird auch dem mit den Normen aus seiner Tagesarbeit vertrauten Ingenieur noch eine Fülle von wissenswerten Einzelheiten bieten und sein Verständnis für die Normungsarbeit vertiefen. Angesichts der mustergültig klaren und übersichtlichen Darstellung und der zahllosen ebenso mustergültigen Zeichnungen ist der Preis des Buches außerordentlich niedrig zu nennen. *Ernst, Berlin.*

Wehner, Bruno, Dr.-Ing. Betriebsanlagen für den Schwerkraftverkehr. Volk und Reich Verlag, Berlin W 9, Potsdamer Str. 18. 94 Seiten. 51 Abbildungen. Preis 5,— RM.

Der wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands seit dem Jahre 1933 hat eine von Jahr zu Jahr zunehmende Entwicklung und mengenmäßige Steigerung des Kraftverkehrs mit sich gebracht. Diese Entwicklung war für die Gestaltung der Straßen von entscheidendem Einfluß und stellte den Straßenbauer vor völlig neue Aufgaben. Die Steigerung der Geschwindigkeiten, der Abmessungen und Achsdrücke zwang dazu, die Straße zügig zu gestalten und sie so zu bauen, daß sie hinsichtlich Linienführung, Querschnitt und Unterbau allen Ansprüchen gerecht wird. Güterverkehr und Reiseverkehr auf der Straße fordern jedoch heute darüber hinaus die Anlage von Betriebsstützpunkten längs des Verkehrsweges, die man etwa mit den Betriebsanlagen im Schienenverkehr vergleichen kann. Soll daher eine Straße allen vom Kraftverkehr gestellten Anforderungen genügen, so muß sich der Straßenbauer nicht nur über die Trassierungselemente im klaren sein, sondern er muß sich ein genaues Bild über die Verkehrsbeziehungen und besonders über die in betrieblicher Hinsicht vom Wegebenutzer gestellten Anforderungen verschaffen. Voraussetzung ist die Kenntnis der verschiedenen Arten des Kraftverkehrs und ihrer betrieblichen Bedürfnisse. Die Forderungen des Nahverkehrs sind andere als die des Fernverkehrs, der Personenverkehr verhält sich anders als der Lastverkehr.

Die Bedürfnisse des Leichtverkehrs (Personenverkehr ohne Omnibusse) dürften von der städtischen Straßenplanung her hinreichend bekannt sein. Dagegen sind die Betriebsanlagen des Schwerverkehrs für die meisten Straßenbauer Neuland. In der vorliegenden Schrift, die als Band 12 der Schriftenreihe der „Straße" erschienen ist, unternimmt Dr.-Ing. Wehner den Versuch, einen umfassenden Überblick über die verschiedenen Arten des Schwerverkehrs zu geben. Aus der so gewonnenen Erkenntnis werden Grundsätze für die Ortswahl und die Gestaltung der Betriebsanlagen abgeleitet.

Die Gliederung des Schwerverkehrs in Güterverkehr und Omnibusverkehr und die an diesem Verkehr beteiligten Verkehrsunternehmen werden zunächst eingehend behandelt. Tabellen und Karten geben einen Überblick über Fahrzeugbestand und kilometrische Leistung. Der nächste Abschnitt zeigt die Abmessungen und Fahreigenschaften von Fahrzeugen und Fahrzeugzügen. Zahlreiche Lichtbilder dienen zur

Erläuterung. Im weiteren Teil des Buches sind die verschiedenen Betriebsanlagen an der Strecke, wie Rast- und Parkplätze, Ladestellen, Omnibushaltestellen, Tankanlagen, Rasthäuser, Gaststätten und die innerstädtischen Anlagen beschrieben. Nach Klarstellung ihrer jeweiligen Aufgaben werden Vorschläge für die zweckmäßigste Lage zur Straße und für die technische Durchbildung an Hand zahlreicher Skizzen gegeben. Die besonderen Verhältnisse der Reichsautobahnen werden hierbei eingehend geschildert.

Die Schrift vermittelt nicht nur dem Straßenbauer, sondern jedem, der sich mit der Gestaltung des deutschen Verkehrsraumes befaßt, wichtige neue Erkenntnisse. *Scheller.*

Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Achsdruckverzeichnis. 392 Seiten. Preis: 6,00 RM. Bahnhofsverzeichnis zum Achsdruckverzeichnis. 206 Seiten. Preis: 4,— RM. Verlag Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 22/24.

Das Achsdruckverzeichnis (VAchsV) ist im Juni 1938 in der seit 1934 üblichen Form neu erschienen.

Erfreulich ist die Ergänzung der „Erläuterungen für den Gebrauch des Achsdruckverzeichnisses" durch den Abdruck der im Bereich des VMEV vereinbarten Verwaltungsnummern und der „Hauptnummern" für Haupt-, Neben- und Schmalspurstrecken. Die Angaben erleichtern die Übersicht über die Einteilung des Verzeichnisses.

An sachlichen Änderungen ist zunächst die Eingliederung der ehemals österreichischen Strecken in die Deutsche Reichsbahn zu erwähnen. Die Strecken der ehemaligen österreichischen Bundesbahnen (frühere Verwaltungsnummer 700) sind vorerst unter der Verwaltungsnummer 70 ohne Änderung der Haupt- und Unternummern aufgenommen worden. Die Einteilung der Strecken nach den neuen Reichsbahndirektionen wird zur Zeit vorbereitet, die Verwaltungsnummern 17 (Wien), 18 (Linz) und 23 (Villach) sind hierfür vorgesehen.

Die Strecken der ehemaligen Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft und der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft sind unter Änderung der Hauptnummern bei den Reichsbahndirektionen Schwerin, Hamburg und Hannover eingetragen worden.

Eine wertvolle Bereicherung hat das Achsdruckverzeichnis 1938 durch die seit längerer Zeit beabsichtigte Herausgabe des Bahnhofsverzeichnisses zum Achsdruckverzeichnis (VBfV) erfahren. Im Bahnhofsverzeichnis sind alle Bahnhöfe mit Wagenladungsverkehr angegeben, die an den Strecken der Vereinsverwaltungen (Teil II des Achsdruckverzeichnisses) liegen. Die Bahnhöfe sind nach der Buchstabenfolge ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu den einzelnen Ländern geordnet. Die dem Namen des Bahnhofes beigefügten Zahlen weisen auf die Nummer im Achsdruckverzeichnis hin. Bei größeren Bahnhöfen,

in die mehrere Strecken münden, stehen entsprechend auch mehrere Zahlen. Es ist dann zweckmäßiger, nach der Karte einen Bahnhof ohne Abzweigungsstrecken, der auf der gesuchten Strecke nahe am Ursprungsbahnhof liegt, aus dem Bahnhofsverzeichnis herauszusuchen. Während man bisher oft mehrere Seiten im Achsdruckverzeichnis nach einer Strecke durchsuchen mußte, kann man jetzt aus dem Bahnhofsverzeichnis gleich die genaue Nummer des Achsdruckverzeichnisses entnehmen und so in diesem die Strecke sehr schnell finden.

Bei langen Verkehrsverbindungen, die sich aus sehr vielen Einzelstrecken zusammensetzen, wäre die Darstellung der Strecken auf Karten an Stelle des Bahnhofsverzeichnisses günstiger. Wegen der wesentlich höheren Kosten derartiger Karten hat der Technische Ausschuß des VMEV bei den Beratungen im Juni 1933 von der Herstellung von Karten vorerst abgesehen. Das Bahnhofsverzeichnis enthält jetzt noch bei der ersten Herausgabe einige Fehler. Im Interesse aller Beteiligten wird die weitere Ergänzung und regelmäßige Berichtigung liegen. Die Bahnhöfe der vereinsfremden Verwaltungen (Teil III des VAchsV) sind noch nicht in das Bahnhofsverzeichnis aufgenommen worden.

Jedenfalls ist das jetzt erschienene Bahnhofsverzeichnis ein wertvoller Behelf für die Benutzung des Achsdruckverzeichnisses.

Daus.

Niederstrasser, Leopold. Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. Mit 319 Abbildungen, 5 Anhängen und 5 Tafeln, 456 Seiten. Zweite Auflage, Berlin-Leipzig, Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H., 1938. Geb. 8,50 RM.

Wenn ein Buch, insbesondere ein technisches Lehr- und Handbuch, bereits drei Jahre nach dem erstmaligen Erscheinen eine Neuauflage erfährt, so ist das an sich schon ein Beweis für die Güte und für die Aufnahme, die das Buch erfahren hat. Die Neuauflage nach so kurzer Zeit ist aber gleichzeitig auch eine Bestätigung dessen, was bereits in der ersten Buchbesprechung gesagt werden konnte, daß das Buch als Lehrmittel für das Lokomotivpersonal mit bestem Erfolg eine seit langem fühlbare Lücke im technischen Schrifttum ausfüllt, und das in seinem Gesamtaufbau, d. h. nicht nur bezüglich des Inhalts, sondern auch vor allem insofern, als es im Erwerb eine tragbare wirtschaftliche Belastung für den Benutzer darstellt. Damit vermag das Buch der Sache, der es dienen will, wirklich zu nutzen. Die große Masse der Leser, der Nachwuchs unseres Lokomotivpersonals wird Verfasser und Verlag hierfür besonders Dank wissen. Tatsächlich hat das Buch einen darüber hinausgehenden Leserkreis gefunden, der die Neuauflage gleichermaßen begrüßen wird.

Die Neuauflage hat dem Verfasser Gelegenheit gegeben, der rasch fortschreitenden technischen Entwicklung der vergangenen Jahre unter Beibehaltung des bewährten bisherigen stofflichen Aufbaues Rechnung zu tragen. Es genügt hier, Stichworte anzuführen wie Stromlinien-

lokomotive, Bremsen schnellfahrender Lokomotiven, selbsttätige Lastabbremsung, Schweißung, heimische Baustoffe, Wälzlager bei Lokomotiven u. a. m. Die bei der ersten Auflage bereits begrüßte Beschränkung auf das wirklich Wesentliche ist unter Kürzung einiger früherer Abschnitte ausgebaut worden und hat ermöglicht, trotz erheblich erweiterten Inhaltes mit einer tragbaren Vermehrung der Seitenzahl auszukommen, eine Tatsache, die dazu beiträgt, daß der Lernende nicht von vornherein den Mut verliert angesichts der Fülle des Stoffes.

Die Neuauflage ist zweifellos wieder ein Erfolg, den die Aufnahme des Buches durch die Leserschaft sicher beweisen wird. *Witte.*

Regeln für elektrische Maschinen und Transformatoren auf Bahn- und anderen Fahrzeugen. Sonderdruck von neuen VDE-Bestimmungen. ETZ-Verlag G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 4. 37 Seiten, geheftet. Preis 0,80 RM.

Diese neuen Regeln hat der Verband Deutscher Elektrotechniker mit dem 1. April 1938 in Kraft gesetzt.

Sie tragen der neueren Entwicklung im elektrischen Bahnwesen Rechnung und enthalten Erkenntnisse und Erfahrungen, die seit Herausgabe der nun erloschenen Regeln REB VDE 0535/1930 gewonnen worden sind.

Beispielsweise ist die elektrische Ausrüstung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren und elektrischem Antrieb einbezogen worden. In § 45 sind erstmalig Bestimmungen über die Bremsprüfung von Straßenbahnfahrmotoren mit Widerstandsbremsung aufgestellt.

Die Bestimmungen über Kommutierungsprüfungen wurden wie auch andere völlig neu bearbeitet.

Diese deutschen Regeln sind soweit möglich in Übereinstimmung mit den Internationalen Regeln der Internationalen Elektrotechnischen Commission (IEC) gebracht worden, an deren Aufstellung Deutschland maßgeblichen Anteil hatte.

Der VDE hat mit den in seinem zuständigen „Ausschuß für elektrische Bahnausrüstung" tätigen Fachleuten der Reichsbahn, der großen Straßenbahnverwaltungen und der Herstellfirmen mit der Herausgabe dieser neuen Regeln die Elektrotechnik auf dem wichtigen Gebiet des Straßenbahn- und Vollbahnwesens einen weiteren Schritt voran gebracht.

Bürklen.

Datsch. Elektrische Schweißung. Verlag B. G. Teubner, Leipzig-Berlin. Herausgegeben vom Ausschuß für technisches Schulwesen (Datsch). Format DIN A 5. Preis 1,20 RM.

Auf 51 Seiten mit 12 Unterrichtstafeln gibt der Datsch eine Übersicht über die Verfahren der elektrischen Schweißung. Zunächst wird die Widerstandsschweißung in ihrem Einzelverfahren der Stumpf-, Punkt- und Nahtschweißung in ihrem Wesen, ihren Betriebsbedingungen und

ihrer Anwendung erörtert. Im folgenden werden alle Arten der Lichtbogenverbindungsschweißung, die dazu gehörigen Schweißdrähte nach Aufbau und Verhalten und die Stromerzeugung bzw. Umformungsmaschinen beschrieben. Dann folgen Ausführungen über die Lichtbogen-Auftragsschweißung. Zum Schluß wird noch die elektrische Gußeisen-Warm- und -Kaltschweißung einbezogen. Die Ausführungen sind kurz und klar gehalten, die beigegebenen Lichtbilder sind übersichtlich, umfassend und doch leicht verständlich. *Dr. Kühne.*

Spione, Verräter, Saboteure. Eine Aufklärungsschrift für das deutsche Volk. Hillgers deutsche Bücherei Nr. 650/51. Herausgeber: Die Deutsche Arbeitsfront, NS.-Gemeinschaft Kraft durch Freude, Reichsamt Deutsches Volksbildungswerk. Hermann Hillger Verlag, Berlin und Leipzig. 64 S., broschiert 0,35 RM, kartoniert 0,60 RM.

Das Heft, das im Einvernehmen mit dem Oberkommando der Wehrmacht vom Reichsamt Deutsches Volksbildungswerk herausgegeben ist, schildert in anschaulicher und eindringlicher Weise die Arbeit des ausländischen Nachrichtendienstes. An Hand zahlreicher Beispiele werden die großen Gefahren aufgezeigt, die jedem drohen, der in die Netze der Spionage gerät oder der vorsätzlich oder fahrlässig gegen die strafgesetzlichen Bestimmungen über Landesverrat, Verletzung der Geheimhaltungspflichten, Wehrmittelbeschädigungen usw. verstößt.

Das Heft erfüllt seine Aufgabe als Aufklärungsschrift ausgezeichnet und sollte von jedem Eisenbahner mit besonderer Sorgfalt gelesen werden. *Dr. Genest.*

Neue Werke über Eisenbahnwesen
und verwandte Gebiete.

Datsch, Anleitung zum Lichtbogenschweißen. Ausführungsbeispiele. Verlag B. G. Teubner, Leipzig C 1. 10 Seiten. 25 Blätter mit Abbildungen. Preis 1,75 RM.

Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau. Zweiter Kongreß. Schlußbericht. Verlag Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W 9, Köthener Str. 38. 981 Seiten. 760 Abbildungen. Preis 24 RM.

Jonas, Dr. Martin. Die Zivilprozeßordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. November 1938. Verlag J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen. Band I: 12,50 RM, Band II: 10,— RM.

Kappesser, Dr. Erich. Rechtshandbuch für das Gaststättengewerbe. Verlag Deutsche Hotelnachrichten, Hamburg 36, Alsterglacis 16. 495 Seiten. Preis 12,50 RM.

Kreutz, F. Der Reichsbahn-Wagenmeister und -Wagenwerkmeister. Verlag Hermann Klokow, Berlin SW 68, Alexandrinenstr. 77. 287 Seiten. Preis 4,80 RM.

Zeitschriften.

Allgemeiner Tarifanzeiger. Wien.

57. Jahrg. Nr. 34 bis 40/41. Vom 20. August bis 11. Oktober 1938.

(34:) Zur Einführung der neuen deutschen EVO. — Neue Vereinbarungen im Güterfernverkehr mit Kraftwagen. — Die Gestaltung des Reichskraftwagentarifs vom 15. April 1938. — (35:) Die Weltkraftkonferenz in Wien. — (36:) Ab 1. Oktober Reichsbahntarife auch im österreichischen Binnenverkehr. — (37:) Die neue tschechoslowakische Eisenbahnverkehrsordnung. — (38—41:) Einführung der Reichsbahntarife im österreichischen Binnenverkehr. — (38:) Handelsgesetzgebung und Eisenbahnverkehrsordnung. — (39:) Die neue tschechoslowakische Eisenbahn-Verkehrsordnung. — (40/41:) Tarifänderungen in der Tschechoslowakei.

Der Bauingenieur. Berlin.

19. Jahrg. Heft 39/40 bis 41/42. Vom 30. September bis 14. Oktober 1938.

(39/40:) Die Stahlüberbauten der Donaubrücken in Regensburg. — Zur Entwicklung der Hafenumschlagstechnik. — (41/42:) Die Berechnung von Eisenbahnbrücken bei veränderlicher Gleiskrümmung.

Die Bautechnik. Berlin.

16. Jahrg. Heft 36 bis 44. Vom 26. August bis 14. Oktober 1938.

(36:) Diesellokomotiven mit Flüssigkeitsgetrieben für Baustellen. — (37:) Bau der Reichsstraßenüberführung in Freising bei München. — (38—44:) Einiges über die Gestaltung massiver Bogenbrücken. — (38:) Die Unkostenzuschläge für massive Ingenieurbauten. — (40/41:) Die Donaubrücke bei Leipheim im Zuge der Reichsautobahn Stuttgart—München. — (43:) Der Umbau der Südhalle des Schlesischen Bahnhofs in Berlin.

Bau und Werk. Wien.

Jahrgang 1938. Heft 35/38 bis 41/42. Vom 16. September bis 14. Oktober 1938.

(35/38:) Generalinspektor Dr. Todts Bericht am Reichsparteitag 1938. — (41/42:) Die Leistungsfähigkeit der Autostraße.

Bulletin des Arbeitgeber-Verbandes schweizerischer Transport-Anstalten. Aarau.

9. Jahrg. Nr. 88. Juli/August 1938.

Zwei Jahre nach der Abwertung. — Für und wider das Retourbillet. — Die deutschen Reichsautobahnen im Geschäftsjahr 1937. — Die Angliederung der Österreichischen Bundesbahnen an die Deutsche Reichsbahn und der schweizerische Eisenbahnverkehr. — Die älteste Staatsbahn Europas 100 Jahre alt. — Schweizerische Eisenbahnbrücken über den Rhein. — Deutsch-schweizerischer Reiseverkehr.

Chronique des transports. Paris.

17. Jahrg. Nr. 15/16 bis 19. Vom 10. August bis 10. Oktober 1938.

(15/16:) La compagnie des Chemins de Fer du Midi en 1937. — La Société Nationale des Chemins de Fer Belges en 1937. — (17:) Le nouveau programme de construction de matériel de la S. N. O. F. — Les chemins de fer roumains en 1937. — La nouvelle automobile populaire allemande. — (18:) Les chemins de fer du Maroc en 1937. — L'électrification des chemins de fer suédois en 1935 et 1937. — (19:) Le problème des chemins de fer. — Les Chemins de fer portugais en 1937.

Deutsches Gemein- und Wirtschaftsrecht. Berlin.

Jahrg. 1938. Nr. 19. Vom 1. Oktober 1938.

Kann das Sonderkündigungsrecht der Beamten usw. nach § 570 BGB. vertraglich wirksam ausgeschlossen werden?

Deutsche Justiz. Berlin.

100. Jahrg. Nr. 36 bis 41. Vom 9. September bis 14. Oktober 1938.

(36:) Zur Frage der Haftung des Unternehmers bei Betriebsunfällen. — (39:) Neues Eisenbahnrecht. — Die Parteigerichtsbarkeit und der Beamte. — (41:) Der Vierjahresplan. — Das bisherige Recht im Sudetenland.

Deutsche Wirtschaftszeitung. Berlin.

35. Jahrg. Nr. 35 bis 41. Vom 1. September bis 13. Oktober 1938.

(35:) Wenig veränderte Wagengestellung. — (36:) Unveränderte Wagengestellung. — (37:) Höchststand der Verkehrsleistung der Reichsbahn im Juli. — Sechs Milliarden Personenkilometer im Juli. — (39:) Güterwagengestellung im September unter Vorjahrshöhe. — (40:) Hoher Stand der Güterbeförderung. — Reichsbahnpersonenverkehr auf Vorjahrshöhe. — (41:) Die Eisenbahn-Betriebsgemeinde im Finanzausgleich.

Eesti Raudtee. Tallinn.

17. Jahrg. Nr. 3. Vom 30. August 1938.

Von der Motorisierung der estnischen Staatsbahnen. — Überblick über die auf den lettischen Staatsbahnen im Jahre 1937 verwirklichten wichtigeren Arbeiten und Neuerungen.

Das Eisenbahnwerk. Berlin.

17. Jahrg. Heft 9 bis 10. September bis Oktober 1938.

(9:) Über die Neugestaltung einer Maschine der spangebenden Formung. — Vorrichtung zur Wiederherstellung abgenutzter Spurkranzradsätze durch Auftragsschweißung. — Neuzeitliche Universal-Wetzmaschine für die Bearbeitung der Eisenbahn-Ausbesserungswerke. — Internationale Angleichung der Normen für Stahl. — (10:) Elektroschweißung. — Arbeitsgang bei der Aufarbeitung und Neugestaltung der Tragfedern. — Die Achslager- und Stangenlagerbearbeitung im Fließverfahren mit Fließplan und Arbeitsgang.

Electrical engineering. New York.

Band 57. Nr. 9. September 1938.

Electrification of the Bay-Bridge Railway.

Engineering. London.

Band 146. Nr. 3785 bis 3794. Vom 29. Juli bis 30. September 1938.

(3785:) The school of Railway transport at Derby. — American locomotive operation. — (3786:) British Railway accidents, 1937. — (3791—3794:) Reconstruction of King's Cross Underground Station.

E. T. Z. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.

59. Jahrg. Heft 33. Vom 18. August 1938.

Die viel- und feinstufige Regelung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.

Le génie civil. Paris.

Band 113. Nr. 10 bis 16. Vom 3. September bis 15. Oktober 1938.

(10:) Le raccordement parabolique entre courbes de même sens sur les voies ferrées. — (11—13:) L'évolution, depuis la guerre, des chemins de fer dans les principaux pays. — (16:) La protection des passages à niveau par dispositif automatique à temps constant, indépendant de la vitesse des trains.

Glasers Annalen. Berlin.

62. Jahrg. Band 122. Heft 16 bis 19. Vom 15. August bis 1. Oktober 1938.

(16:) Neuzeitlicher Hochleistungs-Werkverkehr. — Leichtmetall im Waggonbau. — (17:) Der Bau der Reichsautobahnen von 1933 bis heute. — Erzeugung von Dampf und Warmwasser in Elektrokesseln. — (18:) Maschinenmeister Lausmann 1811—1861. — Mechanische Antriebe für stufenlose Drehzahlreglung. — Einiges von den englischen Eisenbahnen. — Kurvenbeweglichkeit vielachsiger Lokomotiven. — (19:) Der maschinentechnische Betriebsdienst der Reichsbahn unter besonderer Berücksichtigung der Zugförderung mit Dampflokomotiven. — Der Berliner S-Bahnbetrieb; ein Sonderzweig des Betriebsmaschinendienstes der Deutschen Reichsbahn. — Der Betriebswagendienst. — Die Stromversorgung der Licht- und Kraftanlagen der Nordsüd-S-Bahn. — Unfallverhütung im Betriebsmaschinendienst.

Ingenieur-Zeitschrift. Teplitz-Schönau.

18. Jahrg. Heft 17/18. Vom 1. September 1938.

Diesellokomotiven 1908—1938.

Juristische Wochenschrift. Leipzig.

67. Jahrg. Heft 37. Vom 10. September 1938.

Zur Frage der Einführung der Gefährdungshaftung im Kraftpostreisedienst.

Die Lokomotive. Wien.

35. Jahrg. Nr. 8 bis 10. August bis Oktober 1938.

(8:) 1 D 1-Heißdampf-Güterschnellzuglokomotive Reihe 41 der DRB. — Hundert Jahre Leipzig-Dresdner Bahn. — 1 D-Heißdampf-Nebenbahn-Tenderlokomotive Reihe 86 der DRB. — Die Deutsche Reichsbahn in der Ostmark. Ihre Leistungen seit der Übernahme der ehemaligen Österreichischen Bundesbahnen am 18. März 1938. — (9/10:) Gegenwart und Zukunft der Dampflokomotive. — 1 E 1-Heißdampf-Drillingstenderlokomotive Reihe 84 der DRB. — Lokomotivgeschichte der Kaiser Ferdinand-Nordbahn. — Die schwerste Tenderlokomotive Europas. — Praktischer Vergleich von Dampf- und elektrischen Lokomotiven hinsichtlich tatsächlicher Zugleistungen auf den österreichischen Bundesbahnen. — Neuere Ausführung der 1 E - Heißdampf-Drillings-Güterzuglokomotive, Reihe 44 der DRB. — Zergliederung des englischen Lokomotivbestandes hinsichtlich Bauarten, Gewichte, Verbrauchs- und Tagesleistungen. — Über Quellen der deutschen Lokomotivgeschichte.

Manchurian Economic Review. Harbin.

5. Jahrg. Nr. 16. Vom 15. August 1938.

Manchu mission. — Building societies in Germany.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Berlin.

93. Jahrg. Heft 17 bis 20. Vom 1. September bis 15. Oktober 1938.

(17:) Das Ausfahren von Eisenbahnfahrzeugen aus nicht überhöhten Gleisbögen. — Winkelbild als Hilfsmittel zur Bogenschienenverteilung. — (18:) Der Bau einer festen Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Rhein bei Karlsruhe-Maxau. — Drehscheiben-Rollschemel zum Umsetzen von Eisenbahnwagen „System Marjollet". — (19:) Die Elektrisierung der Höllentalbahn. — Zur Weiterentwicklung des DWV-Gleitachslagers. — (20:) Der Einfluß der Lokomotivtriebräder auf die dynamische Beanspruchung der Brücken. — Die Diesellokomotive mit unmittelbarem Antrieb.

Railway Age. New York.

Band 105. Nr. 7 bis 14. Vom 13. August bis 1. Oktober 1938.

(7:) Light-weight Diesel-electric trains. — Meditation of wage cut begun. — Santa Fe begins co-ordinated California service. — Printing telegraph system on the D. a. R. G. W. — Railway labor cost per unit of traffic. — (8:) Heavy wheat movement without car shortages. — Work equipment — an aid to economies in M. of W. work. — Washing buses and cars. — (9:) Smart politicians with their heads in the sand. — Streamline locomotives for the Chicago and North Western. — Wood preservation and the Railways — Railway-highway transport of milk. — (10:) Whose „propaganda" is it safe to believe? — Experiments with glass blocks in enginehouses. — Pitting and corrosion in locomotive boilers. — Coordination in Northern Maine. — Interlocking three miles long on the

Burlington. — (11:) Davenport-Besler builds 105-ton Diesel-electric switcher. — Building above steam operation presents problems. —What Railway labor leaders think of each other. — Train-connection bus service expanded. — Study throws light on railroad scrap. — (12:) United we stand; divided we fall. — Colonial-type station embodies distinctive features. — Questionable drinking water found on trains. — Amenities of Railway passenger travel. — The importance of rule 93. Superintendents responsibility in public relations. — B. a. O. bus subsidiary continues growth. — (13:) Milwaukee installs six streamline passenger locomotives. — Milwaukee places new passenger equipment in service. — These flat-slab concrete bridges embody unusual features. — „Forgotten purchases" totaled $ 348,000,000 in 1937. — (14:) Railway management and proposed legislation. — Emergency board appointed. — New England roads ravaged by floods and hurricane. — Air-conditioning of buses successful. — Roadmasters hold constructive convention in Chicago. — Soo line locomotives built by Lima. — Seven months Railway buying.

Railway Gazette. London.

Band 69. Nr. 10 bis 16. Vom 2. September bis 14. Oktober 1938.

(10:) Improvements to P. L. M. express engines. — Netherlands Railways permanent way. — New saddle tank locomotives, N. W. R. (India). — N. S. W. Railways and the 150th anniversary. — All-steel wagons for South African Railways. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (11:) New broadway and twentieth century limited. — Power signalling in Brazil. — Quick replacement of a burnt out signal box on the Southern Railway. — (Supplement:) Electric Railway traction. — (12:) Mail apparatus warning plates. — Harpers ferry and its bridges. — Long-lived early permanent way. — New all-steel sleeping cars for Sweden. — (Supplement:) Centenary of opening of first Main-Line Railway. — (13:) The development of aerial cableways in Austria. — A unified colonial Railway service? — New 4-6-0 express engines for Eire. — The Rimutaka tunnel project, New Zealand. — Reuse of worn rails in Belgium. — (14:) Reproducing the wearing qualities of early steel rails. — The Railways of Czechoslovakia. — Igranic low-voltage safety lighting. — New station at Apsley. — (Supplement:) Diesel Railway traction. — (15:) The Isothermos axlebox. — Speed in relation to signalling. — Traffic control on the suburban lines of the Victorian Railways. — Rayners Lane and the Railway. — Machining locomotive details at Swindon works. — The first L. N. E. R. chairman. — (16:) New rolling stock for the Hook Continental. — The centenary of Southampton docks. — (Supplement:) Electric Railway traction.

Railway signaling. Chicago.

August 1938.

C. B. a. Q. installs code type interlocking. — Unusual accident on the B. a. M. — Car retarders at clearing yard in Chicago. — Communication construction on the Pennsylvania electrification. — Missouri Pacific improves signaling performance.

Raumforschung und Raumordnung. Berlin.

2. Jahrg. Heft 8 bis 9. August bis September 1938.

(8:) Die Beziehungen zwischen Arbeitsort und Wohnort in Berlin. — Standortslehre und Raumordnung. — (9:) Die Aufgaben der Landesplanung in der Ostmark. — Der Gau Wien im Rahmen der Landes- und Stadtplanung.

Die Reichsbahn. Berlin.

14. Jahrg. Heft 34 bis 41. Vom 24. August bis 12. Oktober 1938.

(34:) Die Heimstoffwirtschaft der Deutschen Reichsbahn auf dem Textil-, Kunststoff- und Gummigebiet. — (35:) Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. 6. Bildbericht. — (36:) Rutschung am Ostende des Bahnhofs Elm. — Bau einer Bahnsteigunterführung bei hohem Grundwasserstand. — (37:) Der Reichsparteitag 1938 in Nürnberg. — Das Deutsche Turn- und Sportfest Breslau 1938 und die Deutsche Reichsbahn. — Betriebliche Vorbereitung und Durchführung des Reichsbahnverkehrs zum 16. Deutschen Turn- und Sportfest Breslau 1938. — (38:) Zur Jahrhundertfeier der Berlin-Potsdamer Eisenbahn. — (39:) Obst- und Gemüsebeförderung bei der Reichsbahn. — (40:) Das formelle Finanzwesen bei der Deutschen Reichsbahn im Spiegel des Wirtschaftlichkeitserlasses des Reichs- und Preußischen Wirtschaftsministers. — Die Güterwagenvorschriften. Einleitung und Teil I, Güterwagendienst im Binnenverkehr. Ausgabe 1938. — (41:) Der Abnahmedienst der Deutschen Reichsbahn.

Reichsverwaltungsblatt. Berlin.

Band 59. Nr. 35 bis 41. Vom 27. August bis 8. Oktober 1938.

(35:) Die Haftung des Wegeunterhaltungspflichtigen für mangelnde Verkehrsreglung. — (36:) Der Umfang der Baupolizeigebührenfreiheit bei Reichsbauten. (Eine Entgegnung.) — (39:) Vorrechte der Schienenbahnen. — (40:) Energieversorgung als öffentlich-rechtliche Einrichtung. — (41:) Zur Frage der Haftung für Verkehrsunfälle auf den Reichsautobahnen.

Revista C. F. R. Bukarest.

25. Jahrg. Nr. 5/6. Mai/Juni 1938.

Défauts caractéristiques, dans l'exploitation, de la locomotive du type „Pacific" des C. F. R. — La circulation des wagons à marchandises dans les trains de voyageurs.

Revue générale des Chemins de Fer. Paris.

57. Jahrg. Nr. 3 bis 4. Vom 1. September bis 1. Oktober 1938.

(3:) L'électrification de la ligne de Paris au Mans. — Les installations fixes. — Le matériel roulant électrique. — (4:) L'exploitation des grands réseaux de Chemins de fer français de 1884 à 1937.

Ruhr und Rhein. Essen.

19. Jahrg. Heft 34 bis 39. Vom 26. August bis 23. September 1938.

(34:) Reichsbahngüterverkehr. — (38—39:) Die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung. — (39:) Güterfernverkehr in Zahlen.

S. B. B.-Nachrichtenblatt. Bern.

15. Jahrg. Nr. 9. September 1938.

Bremsen für große Geschwindigkeiten. — Aus dem Samariterwesen. — Die neuen Kleinbehälter der S. B. B.

Schweizerische Bauzeitung. Zürich.

Band 112. Nr. 5 bis 8. Vom 30. Juni bis 20. August 1938.

(5:) Umbau oder Elektrifikation der Brünigbahn. — (8:) Lokomotivtransport Winterthur—Bombay.

Stahl und Eisen. Düsseldorf.

58. Jahrg. Heft 37. Vom 15. September 1938.

Geleitwort zur IV. Internationalen Schienentagung 1938 in Düsseldorf. — Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Schienenbahnen. — Die Schiene — eine metallurgische Leistung und ein metallurgisches Problem. — Die Ursache der Abblätterungen bei Radreifen. — Eisenbahn und Eisenindustrie.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen (VAE.). Berlin.

Band 6. Heft 3 bis 4. September bis Oktober 1938.

(3:) Häuserschäden durch Grundwassersenkung. — Das neue Haftungsrecht der Deutschen Reichspost im Postreisedienst. — (4:) Neues Großdeutsches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht. — Vorrecht der Eisenbahn an unbewachten Bahnübergängen (Sorgfaltspflicht des Lokomotivführers?). — Zur Änderung der Haftung der Deutschen Reichspost für Personenschäden im Postreisedienst.

Verkehrsrechtliche Rundschau. Berlin.

17. Jahrg. Heft 8 bis 9.

(8:) Das Besichtigungsrecht des Empfängers gegenüber dem Frachtführer (Eisenbahn) und Spediteur. — Bedeutung der Versicherung bei Verkehrsunfällen. — Verspätetes Vorbringen der Verjährungseinrede. — Energiewirtschaft und Wegerecht. — Die angemessene Entschädigung im Enteignungsrecht. — (9:) Schadenersatzanspruch bei unrichtiger Frachtberechnung durch die Eisenbahn. — Internationale Schienentagung in Düsseldorf. — Die strafrechtliche Verantwortlichkeit für mangelnde Verkehrssicherheit auf öffentlichen Wegen.

Verkehrstechnik. Berlin.

19. Jahrg. Heft 16 bis 20. Vom 20. August bis 20. Oktober 1938.

(16:) Verfahren zur Bestimmung der Bremsverzögerung bei Bahnen. — Verkehrsunfall-Bekämpfung in Nordamerika. — Die Reichsautobahn als Gestalter. — (17:) Das Netz der deutschen Privat- und Kleinbahnen vor dem Kriege und heute. — Der Ausflugsverkehr der Berliner Verkehrs-Betriebe. — Verkehrsverflechtungen zwischen Reichsautobahn und Stadt. — (18:) Welche Verkehrsvorschriften treten am 1. Oktober 1938 in Kraft? — Großdeutsche Verkehrswirtschaft. — 100 Jahre Berlin-Potsdamer Eisenbahn. — Die Reichsautobahn Nürnberg—München. — (20:) Die Einführung des Rechtsfahrens bei den Wiener Städt. Straßenbahnen. — Die Abhängigkeit des Schienenverschleißes von Unterbettung und Untergrund. — Die IV. Internationale Schienentagung in Düsseldorf. — Zur Erhaltung der Schienenstöße. — Berliner N-Bahnstrecken 25 Jahre in Betrieb. — Dreiteiliger Schnelltriebwagenzug für Brasilien.

Verkehrstechnische Woche. Berlin.

32. Jahrg. Heft 34 bis 41. Vom 24. August bis 12. Oktober 1938.

(34:) Der Ausbau von Strecken mit mehr als 2 Gleisen. — Die Kiangan-Eisenbahn (China). — (35:) Kolonialer Luftverkehr. — Das Chicago-Tunnel-System. — (36:) Kleine und kleinste Bahnhöfe. — (37:) Die Leistungsfähigkeit mehrspuriger Straßen unter verschiedenen Verkehrsbedingungen. — Wieder Namen für die Lokomotiven? — (38/39:) Hundert Jahre Berlin-Potsdamer Eisenbahn. — Das Problem der Elektrisierung von Bahnen, besonders in Deutschland. — (40:) Die Rollenachslager der Deutschen Reichsbahn. — (41:) Zugmaschinen für den Schwerlastdienst der Deutschen Reichsbahn auf der Straße. — Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Jahre 1937.

Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure. Berlin.

Band 82. Nr. 35 bis 42. Vom 27. August bis 15. Oktober 1938.

(35:) Vom Bau der Berliner Nordsüd-S-Bahn. — (37:) Kleinere Brückenbauwerke der Reichsautobahnen. — Bituminöse Reichsautobahndecken. — (38:) Elektrischer Fernschnellverkehr. — (42:) Mittellandkanal-Südflügel.

Zeitschrift für Erdkunde. Frankfurt a. M.

6. Jahrg. Heft 19. Vom 3. Oktober 1938.

Die Revolutionen der Kartographie.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt. Berlin.

70. Jahrg. Heft 7/8. Juli/August 1938.

Die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße.

Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen. (Das Stellwerk.) Berlin.

33. Jahrg. Nr. 11 bis 13. Vom 20. August bis 10. Oktober 1938.

(11:) Akustische Messungen auf Personenbahnhöfen. — Schienenstromschließer. — (12—13:) Fernsteuerung von Weichen und Signalen mit Hilfe von Schrittschaltern. — (12:) Sicherung von Gleisanschlüssen außerhalb der Bahnhöfe. — (13:) Selbsttätige Sicherungsanlage einer Kreuzung zweier Bahnen.

Zeitschrift für die internationale Eisenbahnbeförderung. Bern.

46. Jahrg. Nr. 8 bis 9. August bis September 1938.

(8:) Schadensersatz der Eisenbahn bei falscher Frachtberechnung. — Was ist ein „internationaler Tarif"? — (9:) Die Bedeckung offener Wagen hebt die Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr entstehen, nicht auf, ohne Rücksicht darauf, ob die Decken von der Eisenbahn oder vom Absender beigestellt werden. — Verpflichtung des Absenders, die Frachtkosten bei gänzlichem Verlust des Gutes zu bezahlen.

Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

78. Jahrg. Heft 34 bis 42. Vom 25. August bis 20. Oktober 1938.

(34:) Raumordnung und Güterverkehr. — Die neuen beiden Rheinbrücken bei Maxau und Speyer. — (35:) Die Häfen an der Niederelbe außer Hamburg. — (36/37): Vereinsversammlungen am 14. und 15. September 1938 in Dresden. — Den Vereinsverwaltungen zum Gruß. — Wirtschaft und Verkehr in Sachsen. — Gefällbahnhöfe. — Von der Schmalspur zur Vollspur. — Triebwagen der Deutschen Reichsbahn. — Die Reichsautobahn im sächsischen Landschaftsbild. — (38:) Die Entwickelung der Oberbauformen bei der Deutschen Reichsbahn. — Die Organisation der Norwegischen Staatsbahn. — (39:) Vereinsversammlung in Dresden. — (40/41:) Güterverkehr und Tarifpolitik im rheinisch-westfälischen Wirtschaftsraum. — (40:) Amerikanische Ansichten über das Verhalten langer durchgehend geschweißter Schienen. — (41:) Die Entwickelung der schwedischen Privatbahnen im Jahre 1937. — Die russischen Eisenbahnen an der Schwelle des dritten Fünfjahresplanes. — (42:) Die Reichsautobahnumlegung nach der Reichsumlegeordnung. — Bahnärztlicher Erfahrungsaustausch im Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.

58. Jahrg. Heft 37. Vom 14. September 1938.

Bestimmungen über den Begriff „besondere Kosten" im Sinne des § 1, Abs. 3 des Luftschutzgesetzes.

Das Archiv für Eisenbahnwesen wird herausgegeben im Reichsverkehrsministerium Berlin. Vom Reichsverkehrsminister und Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn sind mit der Herausgabe beauftragt: Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Reichsbahndirektor Dr. Spiess, Direktor bei der Reichsbahn Dr. Sommer

Verlag von Julius Springer, Berlin W. – Druck der Ernst Steiniger Druck- und Verlagsanstalt, Berlin SW68

POLITECHNIKA BIBLIOTEKA GŁÓWNA WROCŁAWSKA